

Nr. 65
OKTOBER 2022

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Find os på facebook
@SporOgBaner

DKK 132,-
Euro 17,75

Tur til Glyngøre



■ 'ODIN' OG 'THE ROCKET'
PASSER EGENTLIG GODT SAMMEN



■ ITALIA-EXPRESS
FRA A.C.M.E.



BLIV ABONNENT
OG FÅ MAGASINET SENDT
DIREKTE TIL DIN ADRESSE
Scan koden eller send en mail:
Spor-og-baner@outlook.dk



BK 13.10.2022 - 07.12.2022
SSN-2245-4099 BK Returage 49

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 65, 11. årgang, MMXXII
ISSN 2245-4099

Ansvarlig redaktør, ejer og udgiver:

Flemming Søeborg,
Fåborgvej 2, 5762 Vester Skerninge
redaktion@sporogbaner.dk
www.sporogbaner.dk

Abonnement, bogholderi, udeblevne blade etc.:

Birgit Turn Jensen, Spor-og-baner@outlook.dk,
tlf. 20 40 37 87 (træffes bedst i aftentimerne)

Annoncer:

Kontakt redaktion@sporogbaner.dk for deadline
mht. annoncer m.v.

Spor og baner udkommer seks gange om året i månederne
februar, april, juni, august, oktober og december.
Oplag ca. 1.425. Løssalgspris kr. 132,-

Abonnementspriser for 2022:

DK: Seks numre af Spor og baner DKK 642,-
EU: Seks numre af Spor og baner DKK 742,- / Euro 99
Uden for EU: Seks numre af
Spor og baner DKK 842,- / Euro 112,50

Vigtige informationer vedr. abonnement:

Abonnement tegnes ved indbetaling på

Spor og baners bankkonto:

Middelfart Sparekasse

Reg. nr: 1684 – konto nr: 0000 76 80 30

Husk at anføre korrekt navn og adresse samt fra
hvilket bladnummer, abonnementet skal begynde.
Hvis ikke andet er anført, begynder abonnementet
fra næstkommende nummer.

Vigtigt ved betaling i netbank:

I feltet 'Meddelelse til modtager' skrives navn,
adresse, telefonnummer og evt. email-adresse samt
hvilke seks bladnumre, der ønskes.

Kryds af i feltet om, at meddelelsen sendes
som en del af kontoudskriftet til Spor og baner.
OBS! Brug ikke betalingsautomat. Vi får ingen
informationer om navn og adresse på denne måde.
Ved abonnementets udløb fremsendes automatisk
nyt girokort for de næste seks numre.

EU og øvrige udland:

IBAN DK 12 93 35 00 14 43 31 63

SWIFT/BIC: KRONDK22 (betal i Euro)

Spørgsmål om betaling:

Spor-og-baner@outlook.dk - Tlf. 20 40 37 87

Spor og baner er layoutet og trykt hos Deslers Grafisk Hus. Alle rettigheder
til artikler, skemaer, tegninger og billeder tilhører Spor og baner og forfat-
terne. Eftertryk af materiale fra bladet er forbudt uden forudgående aftale
med Spor og baners redaktion. For visse illustrationer er det ikke lykkedes
at finde den retmæssige copyrightindehaver. Såfremt ophavsretten således
er krænkert, er det sket ufrivilligt og utilsigtet. Evt. rettighedshavere bedes
henvende sig til redaktionen med behørig dokumentation.

Leder



Af Flemming Søeborg / Foto: Jonas Henriksen.

Mange modeltogsfirmaer har 'svedt' ekstra meget i år - naturligvis på grund af den abnorme hede, som Europa oplevede i sommer, men også på grund af et overophedet marked - det har i mange tilfælde været ganske umuligt at opfylde kundernes ønsker og levere de ventede varer. Årsagerne er mange, men blandt andet mangel på komponenter (elektronik, chips) og lange forsyningskæder, kombineret med politisk, økonomisk og anden uro (corona-senfølger!) har destabiliseret markederne. Det er ikke svært at udpege én enkelt skurk som årsag til mange af problemerne, men vi må kigge på os selv og spørge, om vi har gjort det rette mht. omstilling til grøn energi og mere bevidst politik og produktion. Intet bliver, som det var før den 24. februar 2022.

At der er gang i modeludviklingen ses ganske tydeligt hos Roco/Fleischmann, der til nytår er nødsaget til at indføre nye, syvcifrede varenumre - ellers løber firmaerne 'tør' for nye modelnumre. På de to firmaers hjemmesider kan man læse mere om det nye system.

Spor og baner løber foreløbig hverken tør for numre eller indhold. Til gengæld flytter bladet - eller rettere: Når dette læses, er bladet flyttet til denne adresse: Fåborgvej 2, 5762 Vester Skerninge. Telefonnummer og e-mail-adresse forbliver de samme. Henvendelser vedr. abonnement, udeblivelse af blad, adresseændring m.v. - kontakt venligst Birgit Turn Jensen, Spor-og-baner@outlook.dk eller ring på 20 40 37 87.

Jeg vil allerede nu afsløre, at der kommer en mindre prisstigning fra årsskiftet for såvel abonnenter som for løssalg. Jeg håber, at de læsere, der har tilmeldt indbetalingerne til Betalingsservice, vil rette beløbet tilsvarende. De nye satser er: DK-abo kr. 650,-, EU-abo kr. 750,-, udenfor EU kr. 850,-. Løssalg kr. 135,-. Forhåbentlig kan det holde trit med inflationen.

Husk, at DMJU afholder stor hobbymesse i Sydbank Arena, Kolding den 22.-23. oktober. Jeg har desværre på grund af flytningen måttet aflyse at deltage, men jeg vil ønske alle besøgende og udstillere en rigtig god oplevelse. En anden dato at notere i kalenderen er den 4. december 2022, hvor der atter er det traditionelle julemarked i Frederiksberg-Hallerne. Det plejer at være et rigtig godt marked for alle, såvel for udstillere som for besøgende.

Med venlig hilsen,
Flemming Søeborg

Forsidefoto:

Stort foto: Styrevognstog til Glyngøre på Århus H. 12. april 1971.

Foto Ole Linå Jørgensen

Lille foto: "The Rocket" om kap med "ODIN". Foto SoB

Lille foto: Italia-Express Fra A.C.M.E.. Foto SoB

Indhold



16 OLEX i Midtjylland



33 Nærtrafikvogne fra Märklin



36 "The Rocket"

Leder	2	Franske vejskilte	43
Indhold.....	3	Sporvognsnyt.....	44
Skive-Glyngøre-Nykøbing Mors	4	BR 147.5 i N.....	46
Den nye Storstrømsbro er på vej	8	Renault 5 - Stålmusen	47
Italia-Express fra A.C.M.E.	12	Puch-knallert i H0	47
"Bogenseslagteren"	14	Branden i Struer 1981	48
DSG-sovevogn fra A.C.M.E.	15	Fra Tato-Jack til Divas Damesalon	50
OLEX i Midtjylland	16	Rocos og Fleischmanns nye produktnumre	53
Rettelser	29	Biler i byggesæt	53
Dobbeltdækkervogne hos DSB	30	SNCB G 02 fra Piko	54
Nærtrafikvogne fra Märklin	33	Reeks 80 fra SNCB	56
"The Rocket" - ny model fra Hornby	36	Moderne kitsch	57
Fransk oldtimer	39	"Koblingerne"	57
Modelsporvogne	40	DR ABm fra Roco	58
LNJ M 4 på affyringsrampen	42	Cykeltransportvogn	59
REE's egerhjul	43	Peugeot 403 som taxi	59
SAAB 99 i model	43	Nyt gods	59

SPOR OG BANER

ADRESSEÆNDRING

Spor og baner har fået ny post-adresse: Den nye er: Fåborgvej 2, 5762 Vester Skerninge. Telefonnummer, e.mail-adresse og bankdata er ikke ændret.

Beskeden prisstigning

Fra og med nr. 67/Årgang 2023:
Abonnement i Danmark DKK 650,-
Abonnement i EU DKK 750,-
Abonnement i resten af verden DKK 850,-
Enkelthæfte DKK 135,-

NÆSTE UDGIVELSE
8. DECEMBER 2022

BEGEJSTRET FOR DE NYESTE ARTIKLER OM SPOR, TOG, MODELLER OG MODELBYGGERI?

Bestil abonnement på spor-og-baner@outlook.dk
6 numre
kr. 650,-

Du modtager magasinet direkte i din postkasse.

For og sød
og det er helt rigtig

Skive-Glyngøre-Nykøbing Mors



Århus H., den 12. april 1971. Afgang med Cls, Avl, Cll, Mo mod Glyngøre.



Skive H. den 17. marts 1971. Mo 1859 med postvogn litra Dah.



Mo 1859 til højre krydser med modgående tog i Roslev den 17. marts 1971.

Tekst og fotos Ole Linå Jørgensen

Forud for nedlægningen af en række DSB-sidebaner i 1971 gik turen blandt andet til Skive-Glyngøre. Turen startede i Århus kl. 8.10, så det var muligt at nå tog 775 fra Skive kl. 10.05. Det interessante ved Glyngøre-banen var det varierede togudbud. Tog 775 ankom til Glyngøre Færge kl. 10.52 og havde en Dah-postvogn med til Glyngøre, hvorfra den rangeredes med rangertraktor og færgévogne om bord på færgen til Nykøbing M. Imens blev Mo-vognens pakrum tømt for banepakker til Nykøbing. Banepakkerne blev læsset på en perronvogn, som blev kørt om bord på færgen. Mo-vognen kørte befriet for postvognen tilbage og over foran stationsbygningen, hvor den optog en Bgh og en lukket godsvogn, som i alt udgjorde tog 778 med afgang fra Glyngøre kl. 12.43. På vej mod Glyngøre havde tog 775 krydset tog 776 i Roslev. Tog 776 bestod af en Mx og en



Skive N. den 17. marts 1971 med et af de karakteristiske venteskure, som i øvrigt var blandt Heljans første modeller.



Enkelte passagerer stiger af toget i Jebjerg, den 17. marts 1971.



Glyngøre, den 17. marts 1971. Køf 280 med færgévogne er klar til at rangere en vogn ombord på færgen.

Bgh. Mx havde bragt godstog 2773 til Glyngøre. Senere på dagen bragte Mx persontog 777 til Glyngøre med ankomst kl. 13.22 for at returnere med godstog 2782 fra Glyngøre kl. 14.15. Det blev derefter til endnu en dobbelttur for Mx med persontog.

En anden interessant kendsgerning ved banen var, at to tog daglig i hver retning førte 1. kl. Det var to tog til henholdsvis fra Århus bestående af Mo + ABhl (AVL) + CLS. Disse tog havde forbindelse til Kalundborg-Århus-overfarten og videre til København. Man må dog ikke tro, at der var noget særligt fordelagtigt ved at sejle over Kalundborg, idet det varede omkring 50 minutter længere at rejse over Kalundborg end over Store Bælt, og så nåede man samme tog til Glyngøre og Nykøbing Mors i Århus. Men prisen var 10 kr. lavere over Kalundborg end over Store Bælt. Ved højtider var Glyngøre toget forstærket, så det var oprangeret Mo + ABhl + Cll + CLS + Mo.



Køf 280 rangerer vognen ombord på færge MF 'SVEA' den 17. marts 1971.



Glyngøre, den 22 juni 1969. MF 'MORSØ' ankommer til færgelejet.



Fremskudt signal . Glyngøre 17. marts 1971.



Køf-maskinen med tre færgevogne på Glyngøre station, den 17. marts 1971.



'MORSØ' i Glyngøre den 27. juni 1962. Bemærk svajet i jernbanesporret på dækket. Foto K.E. Jørgensen.



En ældre færgevogn 365 af PER-typen i Glyngøre. Foto Jens Bruun-Petersen.



Glyngøre station set fra gadesiden, juli 1970. Foto Nils Bloch.



Remisen i Glyngøre den 17. marts 1971. Vandtårnet var dengang allerede fjernet.



Sporarealet med remise og pakhuis i Glyngøre, den 17. juli 1970. Foto Nils Bloch.



Mo 1859 ved stationen klar til afgang den 17. marts 1971.



Sallingsund med en af de private færger den 20. august 1977.

Foruden billederne fra den 17. marts 1971 er der et par billeder fra en tur til Glyngøre om aftenen den 22. juni 1969 med tog 792 bestående af solo Mo. Den 20. august 1977 afholdt DJK en udflugt med Mo og CR fra Skive til Glyngøre. Derfra var der bustransport over Pinen og Plagen til Nykøbing Mors.

Alt i alt en interessant bane med varieret togudbud og en særegen station i Glyngøre, hvor man kunne ankomme og afgå både til og fra færgen og til og fra stationen.

Motorfærgen "MORSØ" var bygget i 1933 og sejlede på overfarten som passager- og godsfærg, helt indtil jernbanen blev nedlagt for persontrafik i 1971. Kort før lukningen i 1971 var "MORSØ" på værft og blev da erstattet af "SVEA" fra Helsingør-overfarten, som det ses på et par af billederne. Sallingsund-broen var endnu ikke bygget i 1971, så Glyngøre-banen fortsatte som godsbane indtil 1977 med overfart af godsvogne til Nykøbing Mors. Derefter oplevede færgen nogle omtumlede år med allehånde planer om bevaring af færgen til forskelligt brug; men alle planer led skibbrud, og endelig i 1983 blev færgen ophugget i Vejle.

Sallingsundbroen blev bygget i årene 1973-78, og den blev indviet den 30. maj 1978, så jernbanetransporten til Nykøbing var ophørt forinden. I omkring et halvt år måtte gods til Nykøbing derfor overføres via Pinen og Plagen færgeloverfarten. Med åbningen af broen blev Pinen og Plagen færgeloverfarten også nedlagt.



Mo med lille tog bestående af Bgh og Gklm, tilbage i Skive H., den 17. marts 1971.



'PINEN' og 'PLAGEN' den 20. august 1977.



'MF 'MORSØ' i lejet i Nykøbing Mors, den 20. august 1977.

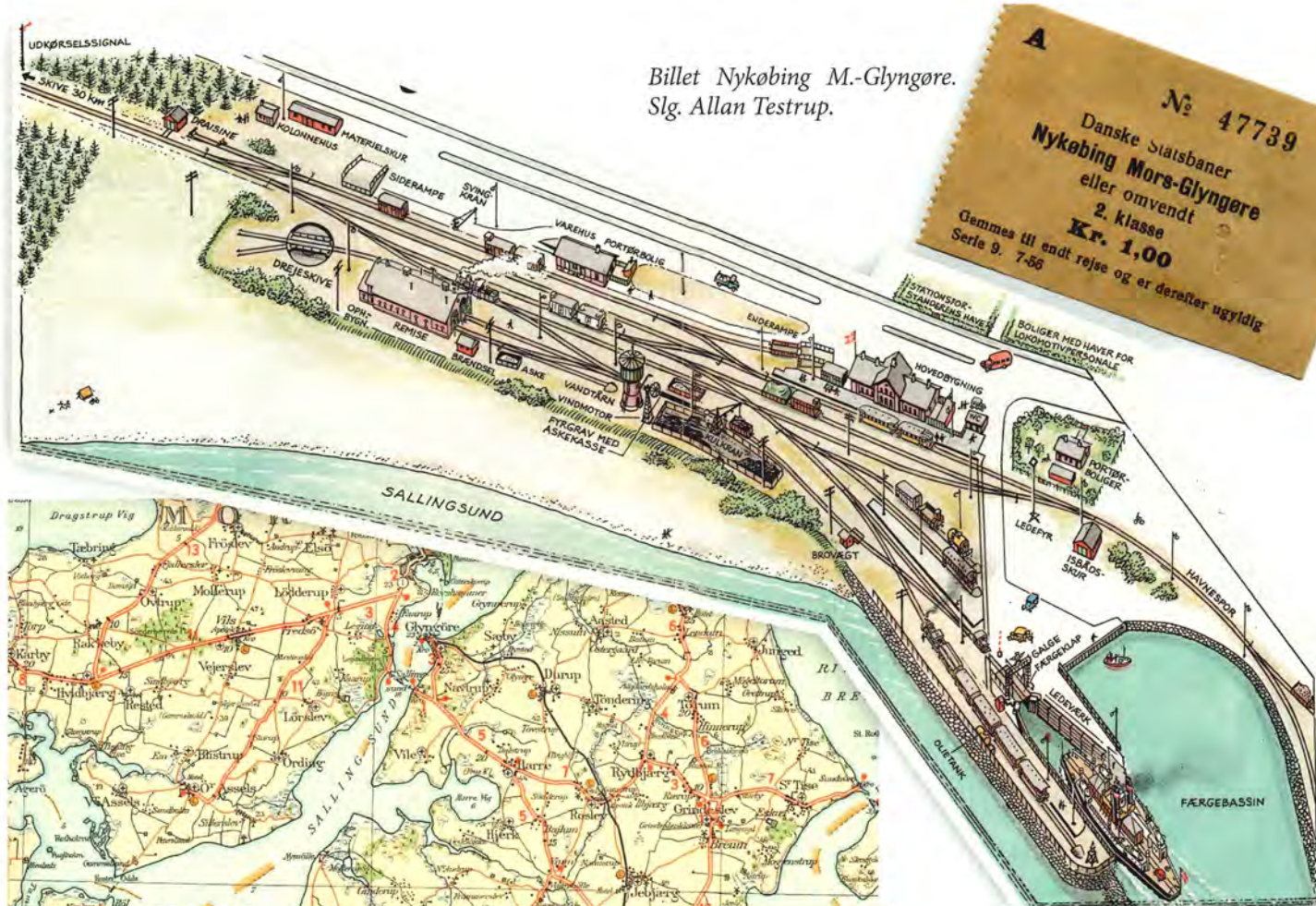


En svunden idyl. Færgen 'MORSØ' i lejet i Nykøbing Mors, den 20. august 1977.



Havnesporet i Glyngøre i 1970'erne. Affotograferet fra foto på Jernbanemuseet.

Billet Nykøbing M.-Glyngøre.
Slg. Allan Testrup.



Glyngøre i 1939. Tegning af Erling Nederland. Gengivet med tilladelse fra Torben Andersen, 'Lokomotivet'.

Kortudsnit fra Salling. Geodætisk Institut. Nyt Færdselskort 1960.



Traktor 72 med godsvogne og en stor del af spornettet i Nykøbing Mors. Foto Ole Winther Laursen via Hans Gerner Christiansen.



Nykøbing M. med stationsbygningen og enkelte godsvogne i 1963. Foto Ole Winther Laursen via hans Gerner Christiansen.

EFTERSKRIFT

”MORSØ” på Mors

En færgeoverfart, som nærmest levede afsondret og uden større interesse fra omverdenen, var jernbanefærgeren Glyngøre-Nykøbing M., der alligevel stod for den daglige transport af diverse godsarter til og fra Limfjordsøen. Det var ikke sådan, at Mors var afskåret fra andre forbindelser til resten af landet, der var flere andre færger, men denne var den eneste med forbindelse til resten af jernbanenettet.

Selve banegården i Nykøbing M. var ikke ret stor. Der var det mest nødvendige – en stationsbygning, færgestation, boliger, remise, pakhus m.m. – og så selvfølgelig sporareal samt færgeleje. Det var gods som brændsel, olie/benzin, øl, post m.v., der

blev sejlet til øen, mens returgodset var fisk/fiskeprodukter, foderstoffer, støbegods, levende dyr, kød, æg og andre landbrugsprodukter.

Det havde oprindeligt været meningen, at jernbanen skulle være fortsat fra byen og ud over Mors, men så langt kom det aldrig. I stedet levede færgeruten sit eget, stille liv, men i perioder var der travlhed med overførslen af godsvogne. Passagertrafikken på banen Skive-Glyngøre var ophørt i 1971, men godstogene fortsatte med at køre og blive sejlet over Sallingsund, indtil den nye vejbro stod færdig i 1977. Så blev færgeruten nedlagt, og DSB slap af med endnu en sidebane og nogle små ekspeditionssteder – og befolkningen måtte nu nøjes med rutebiler. Besparselsen var på ca. 2 mio. kroner om året. Der var ønsker om at bevare færgeren ”MORSØ”, men den endte alligevel med at blive ophugget.

Den nye Storstrømsbro er på vej



De tre smukke og landskendte buer bliver erstattet med en let konstruktion med en enkelt pylon og skråstag.



Oversigtskort, som viser forløbet af den nye bro. Mere direkte linjeføring og et smukt buet forløb.



Tværsnit af broen. To jernbanespor og bred landevej plus cykelsti og fortov. Bredden er ca. 24 meter

Af Finn Frøsig

Som en nødvendig del af den kommende faste forbindelse mellem Danmark og Tyskland vedtog Folketinget d. 26. maj 2015 at bygge en ny Storstrømsbro vest for den nuværende bro. Den skal afløse den nuværende Storstrømsbro, som blev bygget i perioden 1932 til 1937. Broen har med sine tre markante stålbuer været et forment bevis for dansk ingeniørarbejde. Broen blev indviet af Kong Christian X. d. 26. september 1937. Indtil da måtte trafikken benytte færgerne mellem Masnedø ved Vordingborg og Orehoved på Falstersiden. Broen er ni meter bred og har to vejbaner, cykelsti og fodgængerfelt og én enkeltsporet jernbane. Der blev den gang sat en markant milepæl, det var i mange år Europas længste bro med

sin længde på 3.199 meter. Gennemsejlingsfaget har en bredde på 136 meter, og gennemsejlingshøjden er 26 meter. Gennem 85 år har broen været et vigtigt bindeled mellem Sjælland og "sydhavsøerne", og - ikke mindst - for den internationale trafik via Gedser-Warnemünde, senere Gedser-Rostock og Fugleflugtslinien via Rødby-Puttgarten.

Nu er den smukke broes dage dog snart talte. Med beslutningen om den faste forbindelse mellem Rødby og Femern blev det klart, at den gamle bro ikke ville have kapacitet til den kommende vej- og jernbanetrafik. Desuden er den gamle bro ramt af ældningsskader i både stål og beton. Det betyder, at broen vil blive revet ned, når den nye forbindelse bliver taget i brug.

Den nye bro

Den nye bro placeres vest for den nuværende bro og får dobbeltsporet, elektrificeret jernbane, cykelsti, fortov og en bred landevej til max. hastighed 80 km/t. Broen bygges som en kunstig skråstagsbro, hvor stagene bidrager til broens stabilitet, men ikke er nødvendige for at holde broen oppe. Den får i sejlbunden en enkelt pylon med en højde på 102 meter. Stagene bliver opsat symmetrisk i en enkelt række opsat mellem jernbanen og vejbanen.

Broen får en længde på ca. 4 km og en gennemsejlingshøjde på 26 meter.

Jernbanen bygges til en hastighed på max. 200 km/t. Placeringen betyder at de tidligere skarpe kurver på jernbanen



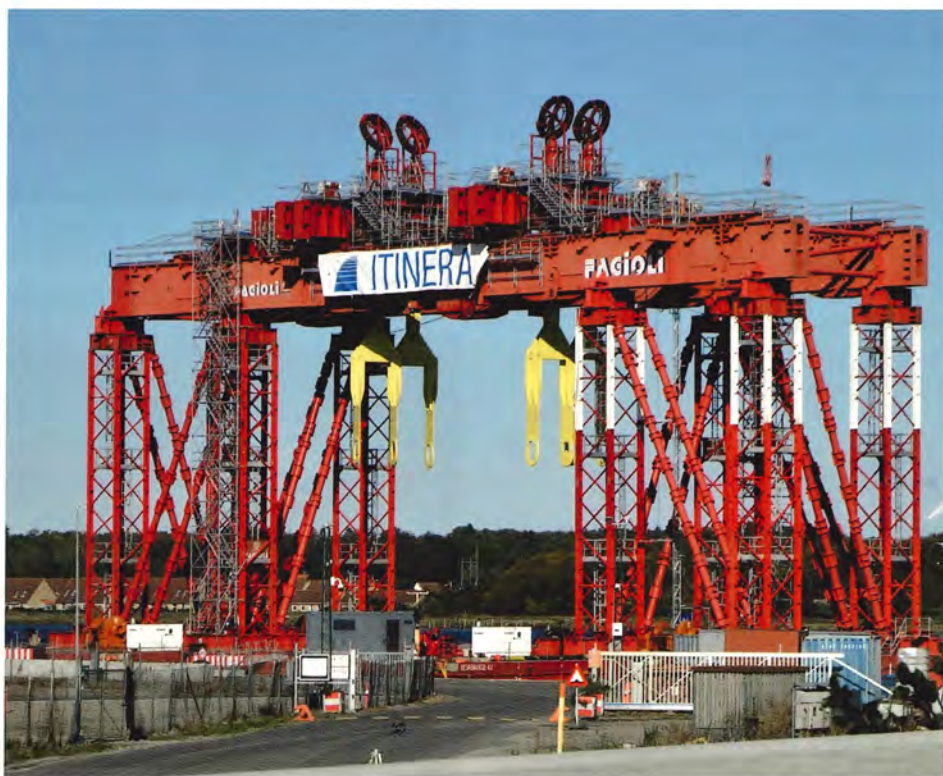
Byggepladsen på Masnedø. I den lange hal støbes brodragerne i tre støbespor. På pladsen foran hallen ses de første tre stk støbespor. På pladsen foran hallen ses de første tre stk. brodragere, og flere er på vej. Den første brodrager forventes monteret i broforløbet i slutningen af 2022. I de mindre haller støbes fundamenterne til bropillerne og øvrige elementer til bropillerne.

på Masnedø forsvinder. Broen bygges af det italienske joint venture SBJV, mens det danske selskab COWI har stået for projekteringen. Vejdirektoratet fungerer som bygherre på vegne af den danske stat.

Forsinkelserne på Femern-forbindelsen satte projektet på stand-by i en periode. Det første spadestik til broen blev først taget 27. september 2018. Åbningen var planlagt til 2023 for biler og 2024 for jernbanen. Byggeriet blev i 2020 stærkt forsinket af Corona-pandemien. Den nye tidsplan lyder på åbning for biltrafik i slutningen af 2025 og jernbanen omkring starten af 2027.

Brobyggeriet

Første fase af bygningen af den nye bro var at etablere arbejdsområdet på Masnedø. Desuden er der anlagt en midlertidig havn ved Orehoved i forbindelse med bygningen af landfæsterne. På Masnedø er bygget nogle store støbehaller og anlagt havn for udskibningen af de mange brodele. Ny begynder broen så småt at tegne sig. Der er her i sommeren



Den store kran, som benyttes til at sætte fundamenterne til bropillerne på plads på havbunden. Fundamentet står på en stor pram. På det endelige sted løftes fundamentet, prammen bugseres væk og derefter sænkes fundamentet på plads på havbunden. Foto: Finn Frøsig

2022 placeret 14-16 af de første bropillefundamenter, og desuden er fundamentet til den høje pylon sat på plads. På Falstersiden er der på en midlertidig dæmning først støbt to bropiller, og siden er de første to brofag støbt fra land med stilladsunderbygning. Der samme sker på Masnedø, hvor det første brofag står klar og det næste er i produktion.

De øvrige fundamenter til bropillerne støbes på Masnedø og bliver ved hjælp af en stor pram og en flydekran bragt til deres placering i Storstrømmen. Havbunden er forberedt med nedrammede pæle, afretning af bunden og et solidt stenfundament. På pillefundamentet bliver der så etableret en arbejdsplatform, hvorfra man monterer færdigstøbte elementer til at færdiggøre pillehøjden. Brofagene støbes også i en af de store haller. Hvert element har en længde på 73 meter og en bredde på 24 meter. Flere af brofagene er allerede støbt og ligger klar til montering. Det første forventes monteret inden udgangen af 2022. Der anbringes løftegrej på toppen af to bropiller, og fra den store pram løftes brofaget op til dets blivende plads. Tunge løft og et enormt præcisionsarbejde.

De sidste to brofag – på hver side af pylonen – har en længde på 126 meter.

Der er længe til endnu, men når broen står færdig, rykker Lolland-Falster tættere på Sjælland med kortere rejsetider og el-drift på jernbanen og bedre plads til den lokale landevejstrafik. Næste fase bliver så Femern-forbindelsen, som efter planen skal åbne i 2029. Desværre er det endnu uvist, hvornår jernbane og motorvej på den tyske side bliver helt klare. Her skal Fehmarnsund-broen mellem Fehmarn og fastlandet erstattes af en tunnel-løsning af samme type som på tunnellen mellem Rødby og Puttgarten og være færdig i 2028, muligvis med tunnelelementer støbt på Lolland.

Billeder er, hvor intet andet er anført, stillet til rådighed af Vejdirektoratet.



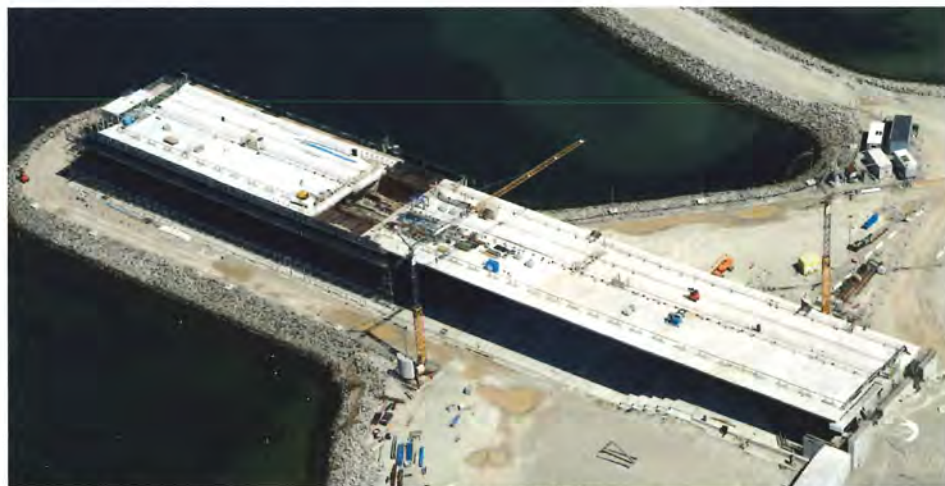
På pillefundamentene bygges en arbejdsplatform. Derfra foregår arbejdet med at opbygge pillen til den endelige højde



Nærbillede af brofag. De gule emner i ende af det venstre brofag er anordninger til brug ved løftet op til toppen af bropillerne-



Fundamentet til den store pylon med en vægt på ca. 12.000 tons blev placeret på havbunden i oktober 2021. Nu er arbejdsplatformen og byggekranen til støbearbejdet mod den endelige højde på 102 meter monteret.



På henholdsvis Falstersiden og Masnedøsiden er de to første bropiller og brofag støbt fra land fra to kunstige halvøer. På Falstersiden er støbearbejdet næsten afsluttet og stilladset flyttet til Masnedø, hvor det klargøres støbningen af det første brofag



Kig mod Falster-siden juli 2022. En række af pillefundamenterne er sat på plads og arbejdet med at bygge dem op i højden er i fuld gang.



Tilsvarende kig på Masnedø-siden, hvor de første fire pillefundamenter er placeret. På landsiden er opstilling af stilladser og forbedelsen til støbningen af de to første brofag i fuld gang.

Italia-Express fra A.C.M.E.



Forløberen for Italia-Express i 1950'erne, Skandinavien-Schweiz-Italien Express, her med en afskedsscene i en tysk vogn. Bemærk J'et ved Italien. Arkiv A.C.M.E.

Af Flemming Søeborg

Italia-Express (eller også Skandinavien-Italia-Express, afhængigt af året) var et af de navnkundige, udenlandske eksprestog fra København H. og sydpå til Italien - faktisk kunne man, da jernbanekulturen var på det højeste stadi i 1970'erne, rejse i direkte vogn (DSB litra B) fra København til Rom! Det tog noget tid, men undervejs fik man - i hvert fald om dagen - de skønneste oplevelser og udsigter, der var såvel resaurant- som ligge- og sovevogne med i toget, så alene turen var en rejse værd.

Faktisk kunne man køre hele vejen fra Stockholm til Milano i den samme vogn, nemlig en CIWL-sovevogn - afstanden var ca. 2.350 km, en af de allerlængste distancer for en rutevogn i Europa. Det var tider! Toget havde flere numre med tiden, senest hed togparrene 270/271. Desværre forsvandt Italia-Express i 1976, den sidste direkte vogn (kun siddevogn) til Italien udgik i 1980, hvorefter man var nødt til at foretage flere togtaskift undervejs - præcis som i dag, hvor direkte tog fra Danmark og sydpå højst fører til Hamborg, muligvis til Berlin om nogle år.

Resten af Europa er 'mørkeland', jernbanemæssigt set, når man kigger efter

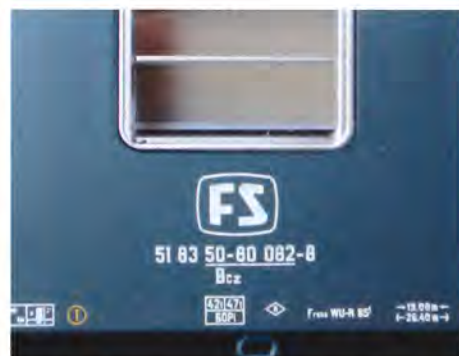
destinationer på DSB's hjemmeside - søgemaskinen opgav at finde forbindelser fra Danmark til Rom. Det lykkedes at finde et par forbindelser til Milano - med fire-fem togtaskift undervejs, ikke just befordrende for at rejse med tog. Dog tager det nu kun godt 22 timer, hvor det i 1975 tog 23 timer - men som sagt slap man for de utallige skift undervejs. Tålmodighed kræves bestemt i dag, hvis man vil rejse med tog, for den ene natforbindelse indebærer 1½ times ophold midt om natten på Fredericia Banegård, tre kvarters ophold senere i Hamborg samt 1½ times venten i Zürich. Sammenlign med køreplanen fra 1975.

Et pragttog

A.C.M.E. har nu sørget for, at vi kan genopleve den gode tid - i det mindste i model, da firmaet netop har udsendt et fem-vognsæt med FS- og CIWL-sove- og liggevogne samt en DB-rejsegodsvogn fra Italia-Express. Med i sættet er naturligvis en vinrød DSB B-vogn med "overgangs-litrering" (epoke III/IV). I æsken ligger også taqlrige vognløbsskilte (metal), brochurer og løsele. Dertil leveres et suppleringsæt til destinationen Rom-Frankfurt/Berlin (samt Amsterdam); dette består af grønne DB- og DR-vogne (art. nr. 55244).



Overgangslitrering på DSB-vognen. Bemærk farverne i kronen - sådan skal det være.



En af de italienske vogne med opslåede køjer, gardiner for ruderne osv.

Vognene er ganske forventeligt i samme kvalitet som A.C.M.E.s hidtidige passagervogne - korrekte, fyldt med detaljer, med utallige påtryk, og selv kupéerne er et studium værd. Det er dog en anerlse besværligt at få løftet vognkassen fri af undervognen, men det lønner sig at gøre det, for kupéerne er individuelt indrettede, og der skal selvfølgelig være fyldt med (sovende) passagerer. DSB-vognen har "skønne" røde kunstlæder-sæder af den klistrende slags - det var før den store omstilling til de røde tog med gode stofsæder.

Man kan læse mere om Italia-Express i bogen "Internationale tog via Rødby", som bane bøger udgav i 1998. Her er der oprangeringsplaner og masser af yderligere inspiration og baggrundsviden at hente. Og hvad trækraft angår, ja, så kan man sætte designmalede MY eller Mz foran. Under alle omstændigheder er det et meget flot vognsæt, som A.C.M.E. nu har udsendt. Og det forlyder, at mere er på vej af rent dansk materiel, herunder deciderede nyheder. I øvrigt skal man være hurtig, for der er kun lavet 400 sæt i alt.

A.C.M.E. art. nr. 55243 Italia-Express. Fem vogns-sæt. H0-modeller, epoke IV. Pris ca. kr. 3.200,-.

N 1 Forbindelser til Italien over Schweiz

se efter plan 5

		399	334	IC 177					332	271	1271		205				
København H	af	6.55	...	...	...	...	...	...	fra	9.55	...	...	...	...	...	...	...
Redby F	af	9.00	...	...	...	...	...	...	Frede-	12.15	...	...	...	...	...	...	...
Puttgarden	af	10.23	...	...	...	...	...	...	rikshavn	14.00	...	...	...	...	...	...	...
Alborg	af	...	5.30	...	...	...	...	...	7.30	...	...	...	...	...	...	...	...
Århus H	af	...	7.15	...	...	...	...	...	9.15	...	...	...	...	...	...	...	...
Odense	af	...	7.57	...	...	...	...	...	9.57	...	...	...	...	...	...	...	...
Fredericia	af	...	8.42	...	...	...	...	...	10.42	...	...	...	...	...	...	...	...
Padborg	af	...	10.04	...	...	...	...	...	12.06	...	...	...	...	...	...	...	...
Flensburg	af	...	10.27	...	...	...	...	...	12.30	...	...	...	...	...	...	...	...
Hamburg-Altona	an	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Hamburg Hbf	D,F an	12.00	12.24	...	...	...	...	...	14.47	15.59	...	...	...	...	...	...	...
Hamburg Hbf	af	...	...	13.45	...	...	...	...	16.10	...	...	...	...	...	...	...	...
Basel Bad Bf	H2 an	...	...	21.42	...	...	...	...	1.48	...	...	...	...	...	...	...	...
Basel Bad Bf	af	...	...	21.45	...	...	...	...	2.15	...	...	...	...	...	...	...	...
Basel SBB	an	...	...	21.50	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Basel SBB	af	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Domodossola	an	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Arona	an	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Basel SBB	M1 af	...	...	...	22.32	...	...	...	...	...	2.40	...	...	...	...	...	...
Chiasso	an	...	...	...	3.38	...	...	...	...	6.37	7.03	...	...	...	...	...	...
Como	an	...	...	...	5.01	...	...	...	...	8.00	8.26	...	...	...	...	...	...
Milano C	an	...	...	...	*5.45	...	...	...	...	8.50	*9.08	...	...	...	...	...	...
Milano C	af	...	...	...	7.00	...	...	...	...	...	10.00	...	...	...	...	...	...
Torino PN	an	...	...	...	8.35	...	...	...	...	...	11.34	...	...	...	...	...	...
Milano C	af	...	...	...	6.10	8.00	...	...	9.15	...	10.37	10.50	...	...	...	...	...
Genova PP	an	...	...	...	8.04	8.22	...	...	11.02	...	12.00	12.38	10.38	...	...	...	...
Genova PP	af	...	...	...	8.36	8.30	...	...	11.23	...	13.00	13.00	11.23	...	...	...	...
San Remo	an	...	...	...	11.51	11.20	...	...	14.27	...	15.40	14.27	15.40	...	...	...	...
Ventimiglia	an	...	...	...	12.14	11.35	...	...	14.57	...	16.02	14.57	16.02	...	...	...	...
Milano C	af	...	...	...	7.10	7.55	...	...	9.20	...	10.00	10.55	...	...	...	...	...
Bologna C	an	...	...	...	9.54	8.35	...	...	11.17	...	11.42	13.37	...	...	...	...	...
Firenze SMN	an	...	...	...	11.14	10.39	...	...	12.33	...	12.48	15.12	...	...	...	...	...
Roma Termini	an	...	...	...	15.05	13.50*	...	...	*16.20	...	16.00	19.09	...	...	...	...	...
Roma Termini	af	...	...	...	15.34	14.15	...	...	17.23	...	16.13	19.22	...	...	...	...	...
Napoli C	an	...	...	...	18.12	16.57	...	...	19.37	...	17.48b	22.41	...	...	...	...	...

□ italiensk sommertid
▲ Rapido
§ Rapido, pladsbillet kræves på 1 klasse

♦ Rapido, kun 1 klasse, pladsbillet kræves

a tog, kun 1 klasse, pladsbillet kræves
b tiden gælder Napoli Mergellina

c tiden gælder Roma Tiburtina

(fortsættes)

DSB International køreplan 1975. Slg. SoB.



DSB B-vognen fra sættet med en smule af en FS-vogn til højre. Toget er så langt, knapt halvanden meter, at det er svært at rumme på ét billede.



CIWL-vognen med en italiensk vogn til venstre og DB-pakvognen til højre.

271	SDT	»Italia-Express«
—	—	(Stockholm) København (271) — Hamburg — Frankfurt (M) (1271) —
—	—	Basel — Milano
—	—	København (271) — Hamburg — Frankfurt (M) — Basel — Milano —
—	—	Roma. — har liggestrækning Frankfurt — Milano
—	—	Puttgarden (271) — Hamburg — Frankfurt (M) (1271) — Karlsruhe
—	—	(205) — Basel — Genova (206) — Ventimiglia. — har liggestrækning
—	—	Frankfurt — Arona
—	—	København (271) — Redby F
—	—	Puttgarden (271) — Hamburg
—	—	Hamburg (271) — Frankfurt (M)

Oversigt over vognløb i Italia-Express fra DSB International køreplan 1975. Slg. SoB.



De særdeles ubehagelige Naugehyde-plasticsæder, som DSB's B-vogne var 'født' med, har A.C.M.E.s vogn naturligvis også.



CIWL-sovevognen havde dens egne vognløbsskilte.



Vognløbsskilt for de fleste af vognene.

"Bogenseslagteren"

Af Vigand Rasmussen
Jernbanehistoriker, lektor em.

Foran mig ligger to jernbanebøger.

Den ene hedder Hjørring-Hørby banen og er fra 1969. Den er skrevet af frimærkehandler Peer Thomassen og politiadvokat Birger Wilcke. Bogen er på 80 sider, og på de forholdsvis få sider lykkes det forfatterne at få fortalt banens forhistorie og anlægshistorie samt en linjebeskrivelse fulgt af et afsnit om banens historie og økonomiske udvikling frem til nedlæggelsen. Derefter et kort afsnit om biler og rutebiler efterfulgt af en gennemgang af banens rullende materiel. Så følger noget om sneforhold og uheld og om banens personale samt takster, billetter og godsfrimærker. Til sidst et afsnit om postforhold og om et besøg på banen 15 år efter nedlæggelsen. Så er der sporplaner og materielfortegnelse plus en tabel over banens indtægter m.m.

Det er meget på få sider, men alligevel lykkedes det for de to forfattere at give læseren et godt indblik i en lille vendsysselsk privatbanes forhold.

Bogen var nr. 23 i Dansk Jernbane Klubs serie om danske jernbanestrækninger, og makkerparret stod bag de fleste, om ikke alle publikationer. Dermed grundlagde de et koncept for, hvordan en bog om en jernbanestrækning skulle bygges op og skrives, og det koncept blev i store træk fulgt op gennem årene af næste generation af jernbanehistorikere som landinspektør Lars Viinholt-Nielsen, sygeplejerske Asger Christiansen og forlagsmanden John Poulsen. Fælles for dem var og er, at de ikke er faghistorikere, hvilket dog ikke hindrede dem i at skrive historiske fremstillinger på højt fagligt niveau om emner, som faghistorikerne, med en enkelt undtagelse, ikke gad røre.

Den anden bog hedder "Bogenseslagteren", og den er i den grad skrevet af en faghistoriker, der også er jernbanehistoriker, nemlig Danmarks Jernbanemuseums chef Steen Ousager. Hans bog om Nordfynske Jernbane er på 584 sider og er alene derved milevidt fra Wilcke og Thomassens skrift fra 1969.

Og det er den så også på andre felter. Det er klart, at med så mange sider til rådighed, kan forfatteren gå helt anderledes i dybden med historien om banen, og det er lige præcis, hvad Ousager gør på forbilledlig vis.

Han begynder med en genistreg, hvor han afviger fra det gængse princip, idet han fortæller meget grundigt om indvielsen af banen i 1882. Det geniale består i, at han på den måde får præsenteret alle de personer og instanser, som havde spillet en rolle i banens noget kringledede forhistorie. Det betyder, at læseren langt bedre kan følge med i forviklingerne frem mod åbningen af banen, og man må sige, at Bogensebanen havde noget at slås med i hele sit liv frem til nedlæggelsen i 1966. Det var faktisk lidt af en præstation at holde den i live så mange år, hvor den ændrede sig fra at være en traditionel landbrugsbane med roetransporter som den tungeste del til at nærme sig en pendlerbane, der, hvis man havde været mere visionær i 1966, kunne være blevet en nyttig nærbane til Odense sammen med Kertemindebanen. Men som Ousager klart beretter i det sidste kapitel, så var det ikke den slags tanker, man gjorde sig i de



Forsiden af bogen.

glade 1960'ere, hvor velstanden og den individuelle transport buldrede frem. De folk, som ikke kunne transportere sig selv, kunne bare tage rutebilen. Tiden var løbet fra jernbanen som transportform, mente man og mange dengang.

Størsteparten af bogen handler om Nordfynske Jernbanes evige kamp for at få banen til at fungere, så økonomien ikke gik helt amok. Der var bedre tider ind i mellem, men det meste af tiden lignede banen en bokser, der var trængt op mod tovene bag dobbeltparader. Man kunne næsten sige, at hver dag havde sin plage. Der var problemer med genstridige kommuner langs banen. Der var problemer med det rullende materiel og under 2. Verdenskrig fik man problemer i forbindelse med den tyske etablering af en flyveplads ved Beldringe. Dertil kom, som ved alle andre lokalbaner, at man fra 1920'erne blev udsat for en heftig konkurrence fra lastbiler og rutebiler, og efter 2. Verdenskrig blev den øget med fremkomsten af flere private biler og for dem, der ikke havde råd til en bil: knallerter.

Banen prøvede at svare igen ved f.eks. at være hurtig til at indkøbe de nye skinnebusser, der på mange felter var et stort fremskridt. Men i længden hjalp det ikke.

Hele den lange historie, hvor Ousager jonglerer med køreplaner, takster, personaleforhold m.m. kunne være blevet en tung omgang at komme igennem, men det er det ikke, da forfatteren formår at skrive levende og godt forklarende om udviklingen ved banen ligesom udenfor stående faktorer inddrages i passende mængder.

Billedmaterialet er fornemt og meget fint gengivet. Vi er langt fra 1969 bogens lidt kornede fotos. Her står billederne knivskarpt og i fin størrelse.

Sidst i bogen er der en fortegnelse over det rullende materiel og over banens nøgletal. Så følger en opgørelse over de mange sabotager, banen blev udsat for under 2. Verdenskrig efterfulgt af sporplaner og en oversigt over banens ledende personer.

Endelig er der en litteratur- og kildefortegnelse og en meget lang noteliste, som gør det nemt at arbejde videre med emnet, om nogen skulle ønske det. Til sidst et personregister.

Det kan godt være, at nogle læsere vil savne den traditionelle linjebeskrivelse, hvor man tager på tur på banen station for station og får at vide, hvem der var ansat hvornår på den pågældende station, og måske tilsat små historier fra livet på stationen, historier, som man får ved at opstøve og opsøge personer, der havde tilknytning til den pågældende station, evt. nogle, der havde været børn på stationen eller af det kørende personale. Der må stadig være nogen derude.

Det skal dog ikke ændre ved, at Steen Ousager har skrevet en fremragende bog om en bane, der næsten fra dag ét havde påkørsler af dyr og landevejskøretøjer med fatale følger for især dyrene. Deraf bogens titel, som var det øgenavn, banen hurtigt fik.

Bogen er uhyre velskrevet og baseret på en gennemgang af et kolossalt kildemateriale, der i samklang med forfatterens generelle store historiske indsigt og faglighed gør denne bog til et hovedværk i dansk jernbanehistorie.

Ousager, Steen: "Bogenseslagteren." Historien om en lokalbane Bogense-Odense. Syddansk Universitetsforlag -Danmarks Jernbanemuseum 2022 584 s. ill. Pris: 449.-

Anmeldelsen er først bragt på www.historie-online.dk, som jeg hermed takker for tilladelsen til at bringe den. FS

LEGETØJSMARKED

4-DECEMBER 2022



LEGETØJSMARKED FOR SAMLERE AF LEGETØJ FRA FØR ÅR 2000

FREDERIKSBERG HALLERNE, JENS JESSENS VEJ 20 HAL 4A

ÅBENT FRA KL. 11:00 TIL KL. 15:00 ENTRÉ KR. 40,-

BØRN UNDER 14 ÅR IFØLGE VOKSNE, GRATIS ADGANG.

ARRANGØR TOGCENTER GENTOFTE

DSG-sovevogn fra A.C.M.E.

Af Flemming Søeborg

For et par år siden kom en model af den mørkerøde DSG-sovevogn type WLABmh¹⁷⁴, som også kunne ses i tog til og fra Danmark.

Det var især til løbene mellem Danmark og Vesttyskland/Schweiz, at denne type blev indsat. Denne vogn er ligeledes fra epoke IV og er lige så gennemdetaljeret og flot som vognene fra Italia-Express, omend den ikke kørte i samme tog.

A.C.M.E. art. nr 52377
DSG Sovevogn "Hansa".
H0-model, epoke IV.
Pris ca. kr. 600,-.



Flot grafik på DSG-vognen.



På RIC-rasteret kan man se, den tyske vogn kunne færdes stort set overalt i Europa



Gavlen af den lange DSG-sovevogn. Selv kanterne på trinene har fået farve.

OLEX i Midtjylland



Det Danske Benzin Compagni A/S

Grosserer N. Jørgensens kontorbygning i Vejlegade 10 (nuv. Søndergade) i Herning i maj 1914. Bygningen fungerede som hovedsæde for grossererens forskellige aktiviteter herunder Det Danske Benzin Compagni A/S. Foto: ATM - Atelier Moderne, Herning. Arkiv: Lokalhistorisk Arkiv i Herning.

Af Morten Flindt Larsen og Poul Johansen

I årene op til 1. Verdenskrig var handelen i Skandinavien med petroleum, benzin og gasolie kontrolleret af Det Danske Petroleum-Aktieselskab (DDPA, stiftet 1889), personificeret i dette selskabs direktør *Christian Holm*. Aktiemajoriteten i DDPA lå endnu på danske hænder, men selskabet indgik – sammen med sit tyske ”søsterselskab” *Deutsch-Amerikanische Petroleum Gesellschaft* (DAPG, stiftet 1890) og sine svenske søsterselskaber – i den amerikanske oliegruppe *Standard Oil Co. of New Jersey* og agerede almindeligvis i fuld overensstemmelse med amerikanernes ønsker og politik. Også russiske olieinteresser optrådte på dette tidspunkt i Danmark, men det var især på markedet for smøreolie og i mindre grad belysningspetroleum.

I 1913 gik den hollandsk-britiske oliegruppe *Royal Dutch Shell* (stiftet 1907) ind på det danske marked i skikkelse af datterselskabet *Dansk-Engelsk Benzin- og Petroleum Co. A/S* (Shell), og i 1920 kom endnu et landsdækkende selskab til: *Det Forenede Olie-Kompagni A/S*

(*United Oil Company Ltd.*) (BP), som fra 1921 var tilknyttet *Anglo-Persian Oil Company* (APOC, stiftet 1909).

Shell og BP blev op gennem 1920'erne væsentlige modspillere til DDPA, eller rettere: man arrangerede sig, blev enige om priserne og delte markedet imellem sig, så man undgik priskrige som dem, man havde oplevet på petroleumsmarkedet i 1900-tallets første årti og som skulle komme på benzinmarkedet i 1930'erne.

Blandt de udenlandske oliegrupper, som i begyndelsen af 1900-tallet havde forsøgt at få fodfæste på det danske marked for petroleum, var *Aktiengesellschaft für österreichische und ungarische Mineralölprodukte* (aktieselskabet for østrigske og ungarske mineralolieprodukter), i daglig tale OLEX.

OLEX var grundlagt 1. juli 1904 af en gruppe wienske industrifolk med en startkapital på 1 mio. Kronen. Det nye selskab skulle primært erstatte et kartel af østrigske raffinaderier, *Exportbüro der österreichischen Petroleum Raffinerien* fra 1902.

OLEX' første bestyrelsen omfattede ledende personer fra de østrigske olie- og bankvirksomheder. Selskabets første præsident var *Robert Freiherr Biedermann von Turnoy*, og vicepræsidenterne var *Oskar Szirmai* og *Ludwig von Neurath*. Selskabets forretningsfunktioner var i Wiens handelsregister opført som: *”Handel med olie og dets biprodukter for sig selv og tredjemand, især eksport; opbevaring af olie og dets biprodukter samt udlejning, erhvervelse og etablering af reservoarer, lagerområder og andre faciliteter til opbevaring og forsendelse og investeringer i virksomheder, der driver lignende forretninger”*.

Ledelsen af det unge selskab var i hænderne på en 30-årig bankfunktionær, *Carl Adler*, som var blevet fortrolig med mineralolieindustriens økonomiske interesser gennem sin administrative stilling i en bank i Prag. Han havde også ledet forgængeren, *Exportbüro der österreichischen Petroleum Raffinerien*.

Det nye selskab blev hurtigt kendt i Tyskland, Belgien, Holland og Schweiz under navnet OLEX, affødt af selskabets telegramadresse: *Petrolelexport*.

Europa udgjorde på det tidspunkt et meget stort og profitabelt marked, hvor der generelt herskede en intens konkurrence. For at konkurrere med den amerikanske petroleums fortræffelighed var OLEX' første opgave at standardisere kvaliteten af den østrigsk petroleum. OLEX søgte også at følge amerikanernes eksempel ved at blive en regional virksomhed og opkøbte en række datterselskaber til markedsføring af sin belysningspetroleum i de større tyske byer: Mainz, Breslau, Düsseldorf, Dresden, München, Hamborg og Berlin. I selskabets første år fik OLEX vigtig støtte fra den tyske regering, som ydede selskabet gunstige rabatter på jernbanetransport af olien indenfor Tyskland.

Til det unge firmas økonomiske succes bidrog, som det også havde været tilfældet med russisk petroleum, at det fik andre former for statslig støtte. I 1908 dækkede de preussiske-hessiske statsbaner 61 procent af deres petroleumsbehov med leverancer fra OLEX, i 1910 næsten 100 procent.

Det primære forbrugerprodukt udviklet af mineralolien var på det tidspunkt stadig belysningspetroleum, som OLEX også markedsførte sit eget sortiment af lamper til. Inden længe skulle benzin og andre brændselsolier dog blive hovedforretningen.

For at drage fuld fordel af det tyske marked centraliserede OLEX i 1910 sin ledelse i Berlin-datterselskabet OLEX-Petroleum-Gesellschaft mbH og blev dermed en tysk-baseret virksomhed. Året efter blev OLEX salgsorganisation for det tyske olieudvindingsselskab Deutsche Erdöl-Aktiengesellschaft.

Deutsche Erdöl-Aktiengesellschaft dannes i 1911 ved sammenslutningen af de to store tyske olieproducenter: Deutschen Tiefbohraktiengesellschaft (DTA) samt dets datterselskab Vereinigten Norddeutschen Mineralölwerke AG og Deutschen Mineralölindustrie AG. Sammen kontrollerede selskaberne ca. 90 % af den indenlandske tyske olieudvinding. De finansielle transaktioner ved denne fusion – investeringer og aktiepakkere blev flyttet og aktiekapitalen i DTA forhøjet – gennemførtes smertefrit og uden de store vanskeligheder, idet de involverede banker usædvanligt hurtigt indgik en aftale om disse spørgsmål.

Grundlæggelsen af Deutsche Erdöl-Aktiengesellschaft (DEAG) skete i en tid med et globalt økonomisk opsving som

følge af "den elektriske revolution". På oliemarkedet var priserne på den ene side generelt stigende, og der var ved at tegne sig et stigende forbrug af olieprodukter, mens produktionen af råolie ved Baku i Rusland stagnerede. Den russiske olieindustri, som anført af brødrene Nobel hidtil var vokset med stormskridt og som havde produceret med forholdsvis lave omkostninger, kom i krise. Som følge af først og fremmest en hæmningsløs rovdrift på olieelterne faldt produktionen og omkostningerne steg. Social uro, som til sidst førte til en revolte i 1905, rystede Baku-regionen og hele det tsaristiske rige.

Produktionen i det store østrig-ungarske olieområde i Galicien* passerede allerede før 1. Verdenskrig sit højdepunkt og sank efter 1908 dramatisk. Overfor tilbagegangen i disse to store europæiske udvindingsområder stod en rumænsk olieindustri i fremgang.

Det var uden tvivl debatten om den tilsyneladende nært forestående indførelse af et tysk statsmonopol på petroleum samt udviklingen i den rumænske olieindustri, som foranledigede banken Disconto-Gesellschaft i Berlin til at indgå et samarbejde med den nyetablerede olievirksomhed DEAG. Disconto-Gesellschaft ønskede at styrke sin position på det tyske og europæiske marked, om ikke andet så for at have en særstilling over for sin ærkerival, den ligeledes Berlin-baserede Deutsche Bank. Disconto-Gesellschaft enedes med DEAG om dannelsen af et fælles datterselskab i Rumænien, hvor Deutsche Bank i 1903 havde erhvervet det rumænske olieudvindingsselskab Steaua Română (Rumæniens Stjerne).

På baggrund af denne enighed indledes der i efteråret 1911 videregående forhandlinger om en fusion mellem DEAG og banken. Fusionen gav økonomisk mening for begge parter. Banken ønskede at afrunde sine hidtidige olieaktiviteter, men at lade olieagfolk udføre driftsledelsen; olieselskabet søgte en udvidelse af sine udenlandske råstofforsyningskilder. Disconto-Gesellschaft bragte sine olieinteresser ind i det nye selskab og sikrede sig til gengæld vidtgående rettigheder hvad angik udformningen af DEAG's forretningspolitik. I forhandlingsprotokollatet fra september 1911 hedder det: "DEAG garanterer Disconto-Gesellschaft, at det i en periode på mindst 10 års vil foretage alle sine finansielle transaktioner gennem et konsortium ledet af Disconto-Gesellschaft. (...) DEAG stiller tre af sine og bankhuset S. Bleichröders pladser



Carl Adler (1874-1935)

i sin bestyrelse til rådighed, blandt disse formandsposten til besættelse af Disconto-Gesellschaft, (...)".

Hermed sikrede Disconto-Gesellschaft sig posten som bestyrelsesformand i DEAG, mens det samtidig som hovedaktionær besad den afgørende indflydelse i selskabet. Ti ud af de femten bestyrelsesmedlemmer i DEAG var bankfolk.

Til Deutsche Erdöl-Aktiengesellschaft hørte ved selskabets grundlæggelse: Vereinigte Pechelbronner Oelbergwerke GmbH med fire raffinaderier, Vereinigte Norddeutsche Mineralwerke AG, Deutsche Mineralölindustrie Wietze AG og Deutsche Schachtbau AG, Nordhausen. Ud over disse selskaber havde den nye oliegruppe raffinaderier i Wilhelmsburg (Hamburg), Linden (Hannover), Grabow (Mecklenburg) og Hornbostel (Hannover).

Først og fremmest takket være Disconto-Gesellschafts rumænske virksomheder besad DEAG en stabil råvarebase. Desuden havde DEAG allerede før sin fusion med storbanken foretaget investeringer i den galiciske olieindustri i form af raffinaderierne "Trzebinia" og "Austria".

Blot et år efter sin grundlæggelse foretog DEAG i 1912 et stort skaktræk. Selskabet erhvervede 80 procent af aktiekapitalen i OLEX og fik dermed en betydelig kontrol over den østrig-ungarske olieeksport. Efter sin opbygningsfase besad OLEX nu en af det europæiske mineraloliekmarkeds bedste afsætningsorganisationer.

Note *: Galicien (tysk: Galizien) er en historisk region i det østlige Centraleuropa, i dag delt mellem Polen og Ukraine. Galicien var Østrigs største og nordligste provins fra 1772 til 1918.



Udsigt over boretårne og i baggrunden lagertanke ved oliefelterne i Boryslaw i Polen (nuv. Ukraine), ca. 1910. Arkiv: Morten Flindt Larsen.



Jernbanetankvogne ved Steaua Românăs raffinaderi i Moinești i Rumænien, ca. 1905. Arkiv: Morten Flindt Larsen.



Jernbanetankvogne ved Steaua Românăs raffinaderi i Cămpina i Rumænien, ca. 1905. Arkiv: Morten Flindt Larsen.

Efter dannelsen af OLEX sprang den galiciske produktion af råolie fra 673.000 tons i 1903 op til mere end 1,7 millioner tons i 1908. En overproduktionskrise var resultatet. Så store mængder råolie kunne ikke opbevares eller transporteres: "Mens store mængder olien hældes i floderne og markerne ødelægges, betaler folk den dyreste pris for petroleum i verden, fordi regeringen opkræver en forbrugsafgift, som udgør næsten 100 procent af værdien. Trusniza*-floden er blevet en olieflod, men et par timer borte fra dens bredder, i de galiciske bjerge, oplyser landmanden sin hytte med pindebrænde, fordi petroleum er for dyrt!".

Standard Oil Co. forsøgte naturligvis at forhindre den galiciske petroleum's indtrængen på de markeder, som man beherskede. En priskrig ville dog selv for amerikanerne i lyset af den galiciske overproduktion være forbundet med svære tab. Derfor forsøgte Standard Oil at overtage salget af galiciske olieprodukter i Tyskland og gik i forhandling herom med OLEX' repræsentanter. Man nåede dog ikke til enighed.

Det Danske Benzin Compagni

I Danmark havde der været forhandlet belysningspetroleum importeret fra OLEX siden 1904, men på et meget uformelt grundlag. Selskabets tilstedeværelse blev lagt i fastere rammer end hidtil, da den unge C. Wilh. Nielsen på sin 25-års fødselsdag den 25. marts 1911 løste grossererborgerskab på Frederiksberg og med kontor på Vinkelvej 2 etablerede en officiel repræsentation for "Østrig-Ungarns største Raffinaderier".

Note *: Formentlig menes *Tysmenytsia* (ukrainsk: Тисмениця; a.k.a. Tysmienica, Tysmenitsa, Tyśmienica).



Charles Wilhelm Nielsen (1886-1940) havde taget præliminæreksamen i 1902 og havde derefter i et halvt års tid været ansat hos handelsfirmaet Wissing & Bindseil. Dette efterfulgtes af en ansættelse hos Wm. R. Schou & Co. fra 1903 til 1909, siden 1906 som prokurist, og fra 1. januar til 1. oktober 1909 havde Nielsen været rejsende hos kemikaliefirmaet Vilhelm Hansen & Co. Herefter foreligger der for en periode på 2½ år ikke oplysninger om Niensens levnedsløb, men formentlig har han en del af tiden gjort militærtjeneste.

Kontakten til OLEX har C. Wilh. Nielsen muligvis knyttet, mens han var hos Vilhelm Hansen, der var stifter og medejer af Nordisk Benzin Compagni A/S, men herom nævnes intet i kilderne.

Brødrene Jansen og Nordisk Benzin Compagni var de primære distributører af OLEX' produkter i Danmark, men i september 1911 dannede købmand Rasmus Niels Jørgensen i Herning firmaet: Det danske Benzin Kompagni ved N. Jørgensen.

Købmand N. Jørgensen (født 1858, død 9. juli 1934) var fra Silkeborg, hvor han havde lært købmandskabet hos Th. Sabroe. Han viste sig straks som en dygtig og praktisk forretningsmand. Som de andre kolonialhandlere baserede Jørgensen salget både på by- og landhandel, og det gik ret godt til at begynde med. Men da landbrugskrisen sidst i 1880'erne og begyndelsen af 90'erne hærgede landet, sved det til mange handlende. De kunne ikke få deres tilgodehavende ind. Som den praktiske



Boretårne ved olie-sø i Câmpina, ca. 1910. Arkiv: Morten Flindt Larsen.

mand, Jørgensen var, indså han snart, at der måtte andre udveje til, hvis han ikke, som så mange andre, skulle "gå nedenom og hjem". Jørgensen lagde da grunden til sin engrosforretning, idet han begyndte at pakke krydderier og andre småting, sværte og lignende. Det gik godt, og Jørgensen udvidede stadig. I 1898 blev pladsen for lille i Bredgade, og Jørgensen byggede da sin ejendom i Søndergade (dengang Vejlegade 10), hvor der i årenes løb blev foretaget udvidelser. Som grosserer kom Jørgensen rigtig på sin plads. Han var den fødte sælger og god til at vejlede en chance på handelens område, når denne tilbød sig. Benzin, frugt og mange andre ting var han den første, der importerede til Herning. Ved siden af sin grosserer virksomhed var N. Jørgensen medindehaver af

Holtbjerg Mosebrug, som dog ikke var nogen større økonomisk succes.

N. Jørgensen var eneejer af Det danske Benzin Kompagni, hvor hans søn Sophus Rudolf Jørgensen blev udnævnt til prokurist, dvs. han blev bemyndiget til at handle på N. Jørgensens vegne i handelsanliggender. I realiteten var det vistnok Sophus Jørgensen, der stiftede benzinselskabet.

Grosserer N. Jørgensen er karakteriseret som havende et nobelt og retskaffent væsen, var en kendt herningborger og nød sine medborgeres og standsfællers agtelse. Han hørte ikke til de mennesker, der trængte efter offentligt hverv, og han er da også sjældent omtalt i pressen. Han ofrede sig fuldstændig for sin forretning



DEAG's olieraffinaderi "Trzebinia" mellem Katowice og Kraków i Polen, ca. 1910. Raffinaderiet var typisk for den tids mange mindre olieraffinaderier i Centraleuropa. Ligesom den russiske og rumænske petroleum var den galiciske petroleum den amerikanske underlegen. Først da petroleummen kunne leveres i normfaste standardkvaliteter, voksede OLEX' markedsandele. Arkiv: Morten Flindt Larsen.

og sit hjem, måske mere end godt var. Hans helbred begyndte allerede omkring 1912 at svigte, hvorfor han optog sine sønner Sophus og Aksel E. Jørgensen i firmaet, som derefter kaldtes N. Jørgensen og Sønner. Senere trak N. Jørgensen sig på grund af sygdom ud fra aktiv deltagelse i forretningen, uden derfor at være uvirksom. Han havde forskellige agenturer, foruden at han hjalp med de skriftlige arbejder.

De første varer til det nye benzinfirma synes at være ankommet i januar 1912, for fra februar annoncerede firmaet med næsten ugentligt interval i Jyllands-Posten for selskabets produkter, der omfattede såvel benzin som petroleum i forskellige kvaliteter. I den første tid betegnede Det danske Benzin Kompagni i annoncerne som "Jydsk Afdeling", så formentlig har der været planer om at skabe et landsdækkende OLEX-selskab. Annoncerne nævnte desuden, at der var tale om et "uafhængigt firma", dvs. uafhængigt af Det Danske Petroleums-Aktieselskab, som hidtil havde haft de facto monopol på handelen med benzin og petroleum i Danmark.

Petroleum.	Benzin.
Water white, rød etiket, Prime white, blåa — Motor- og Solarolie.	Automobil Motor 1 og II. Handels og Vaske.
Førlang Tilbud for 1912-1913. — Uafhængigt Firma.	
Det Danske Benzin-Kompagni,	
Jydsk Afdeling: Herning. Telefon 27. Statistelefon 12.	

Annonce i Jyllands-Posten fra februar 1912.



Grosserer Sofus Jørgensen i 1915. Foto: ATM - Atelier Moderne, Herning. Arkiv: Lokalhistorisk Arkiv i Herning.

Gennem Det danske Benzin Kompagni forsøgte OLEX i vinteren 1911/12 ret energisk at påføre DDPA og Standard Oil Co. konkurrence i Jylland; en konkurrence, der gjorde DDPA's direktør Christian Holm tilbageholdende med hensyn til nogle prisforhøjelser, som var foreslået af Standards samarbejdspartner i Hamburg, Pure Oil Co.

I begyndelsen af marts 1912 arbejdede Det danske Benzin Kompagni på at opbygge et salgs- og distributionsnet og annoncerede i den anledning efter en dygtig agent til at stå for et benzin-agentur for Viborg by og opland, hvortil der fra Herning siden 1906 var direkte jernbaneforbindelse.

Den 24. juli 1912 satte Rasmus og Sophus Jørgensen benzinfirmaet på aktier som: Det Danske Benzin Kompagni A/S (DDBC). Det gamle firmas aktiviteter blev overtaget fra 1. januar 1913.

Det nye selskab fik en aktiekapital på 30.000 kr. (svarende jf. forbrugerprisindekset til ca. 1,8 mio. kr. i 2022), fordelt på 40 aktier a 500 kr. og 50 aktier a 200 kr. Aktierne lød på navn og kapitalen var fuldt indbetalt. Selskabets formålsparagraf var: "At drive handelsvirksomhed med jordoliedestillater som hovedartikel". Til aktieselskabets bestyrelse valgtes N. Jørgensen (formand) og Sophus R. Jørgensen, ligesom de samme valgtes til forretningsførere.

Efter dannelsen af aktieselskabet annoncerede Det danske Benzin Kompagni fortsat regelmæssigt i Jyllands-Posten, fra oktober 1912 for "Luxol-Motorbenzin". Varemærket synes ikke at stamme fra OLEX, og reklameringen for Luxol-benzin ophørte i december 1912 men dukkede atter op i december 1921.

Benzin:	Luxol-Motorbenzin, Verdens billigste og bedste til Droske-Automobiler og stationære Motorer — Førlang Tilbud for 1912 og 1913
A/S DET DANSKE BENZIN-KOMPAGNI, HERNING.	
Telefon 27. — Statistelefon 12. — Telegram-Adr.: Jørgensen. 376	

Annonce i Jyllands-Posten fra oktober 1912. Større benzinforbrugere sluttede dengang kontrakt med leverandørerne om benzinkøb for halve og hele år ad gangen, og modtog benzinen i tromler og dunke.

I januar 1913 var inventar, ejendom, varelager og tilbehør tilfredsstillende overtaget af aktieselskabet, og forretningen var i fuld drift. Salget var tilfredsstillende, men man var forberedt på, at de gældende høje priser ikke varede ved. Indkøbene var derfor besørget med stor forsigtighed. Man var i øvrig tilfreds med selskabets nye repræsentant i Århus, hr. G. Foersom, som var provisionslønnert og selv betalte sine rejseudgifter. Hr. G. Foersom ejede kulimportfirmaet Gustav Foersom & Co.

Formentlig er varerne til Det Danske Benzin Kompagni i den første tid blevet leveret i tromler på åbne godsvogne, eller er på Herning station blevet omtap-

pet fra jernbanetankvogne til tromler. Mens DDBA importerede størstedelen af sin petroleum, benzin og andre olieprodukter med skib til selskabets havnelagre rundt om i landet, benyttede det nye selskab i Herning af naturlige grunde kun jernbanetransport.

Håndteringen af brændstof i tromler var imidlertid besværlig, man havde brug for større lagerkapacitet, så i oktober 1912 annoncerede DDBC efter *"cylindriske jernbeholdere, der egner sig til opbevaring af benzin"*. Kedler eller beholdere med mindre rumindhold end 10.000 liter var man ikke interesseret i at købe. Jernbeholderne skulle bruges til at etablere et importlager på en grund ved Herning station. Her ejede DDBC en grund i Poulsgades forlængelse (på sydsiden af nuv. Haakonsgade) ved østenden af stationen, hvor der var direkte adgang til et læssespor mellem Poulsgade og lokomotivremisen. På grunden var der ud over beholderne et bølgebliskur, som må formodes at have rummet et pumpeværk. Der kendes ikke fotografier af lageret.



Announce for benzin og solarolie, Jyllands-Posten maj 1913.

Den 25. juli 1913 havde selskabet lejet en jernbanetankvogn og ansøgte om at få den indregistreret hos DSB. Vognen blev af DSB tildelt litra og nummer ZE 99 781, men den 2. oktober frafaldt DDBC ønsket om indregistrering. Det må formodes, at vognen i stedet har kørt for selskabet som indregistreret ved de tyske jernbaner.

Selskabets første driftsregnskab (1913) udviste et driftoverskud på 1.404,69 kr., hvilket jf. forbrugerprisindekset svarer til ca. 88.000 i 2022.

Det Danske Benzin Compagni A/S — Herning —

Sælger Benzin til fast Nettopris eller om ønskes svævende Dagspris med højeste Bonus. Forlang Tilbud fransø Deres Plads. Vor „Star I Auto-Benzin“ er den bedste Automobil- og Motocycletbenzin, der til Dato er leveret i Danmark til en moderat Pris.
Anas de Hæne Kædetovene og vi sende Dem etreke Indlædellet Tilbud.

Announce for Det Danske Benzin Compagni A/S "Star I Auto-Benzin", Motor april 1914. Formentlig var navnet på benzinmærket selskabets egen opfindelse med baggrund i leverancer fra Steaua Română, da det ikke synes at have eksisteret på det udenlandske marked.

Den store Krig

I 1914 var der i Europa opbygget store politiske spændinger, som ved en serbisk nationalists mord den 28. juni på den østrig-ungarske tronfølger, ærkehertug *Franz Ferdinand* i Sarajevo førte til krig mellem i første omgang Østrig-Ungarn og Serbien. Kort efter fulgte en række krigserklæringer forårsaget af den indgroede mistillid, som de indviklede europæiske alliancesystemer havde opbygget til hinanden. Fra 1. august 1914 var Den store Krig eller (indtil 1939) "Verdenskrigen" i fuld gang. Af mange blev krigen set som en lettelse, der kunne tage trykket af stormagternes provokationer over for hinanden, og man forventede i alle lande, at krigen ville være overstået i løbet af blot et par måneder, men krigen kom til at vare i mere end fire år. Den udspillede sig på slagmarker hovedsageligt i Europa, men også i Mellemøsten, Afrika og sporadisk i Sydøstasien. Krigen kostede over ni millioner menneskeliv og blev dermed en af de blodigste konflikter i verdenshistorien.

Ved Det Danske Benzin Compagnis generalforsamling 8. januar 1915 fremlagdes den første opgørelse over aktiver og passiver siden oprettelsen. Denne status viste en beholdning af aktiver, hovedsageligt "forretningsutensilier" (utensiler er genstande der bruges som redskab eller hjælpemiddel til et bestemt formål, i dette tilfælde bl.a. emballage i form af tromler, dunke og kanistre til brug ved leveringen af olieprodukter til kunderne, men også anlæg til tapning m.m.) til et beløb af 14.680,95 kr. Herimod stod aktiekapitalen på 30.000 kr. Underskuddet skyldtes hovedsageligt betalingen for kundekredsen, afskrivninger på utensilierne, lejen af tre på grund af krigen ubenyttede jernbanetankvogne, og endelig krigens standsning af forretningen fra 4. august 1914 til årets udgang.

I sommeren 1914 havde Sophus Jørgensen haft tre jernbanetankvogne med benzin på vej fra Köln til Herning, men de blev den allerede den 6. juni stoppet syd for den danske grænse og tømt for deres indhold. Vognene kom tomme retur til Herning, og først i 1917 fik firmaet betaling for den benzin som tyskerne havde lagt beslag på, muligvis til krigsberedskab. I 1914 var man hos DDBC ikke klar over, at beslaglæggelsen var et krigstegn, selv om man ifølge Sophus Jørgensen havde mistanke i den retning.

Tankvognene, der tilhørte vognudlejningsselskabet Deutsche Waggon-Leihanstalt Aktien-Gesellschaft, var lejet af DDBC eller muligvis dennes leverandør. De var ikke indregistreret ved DSB men ved de østrig-ungarske statsbaner (KPEV).

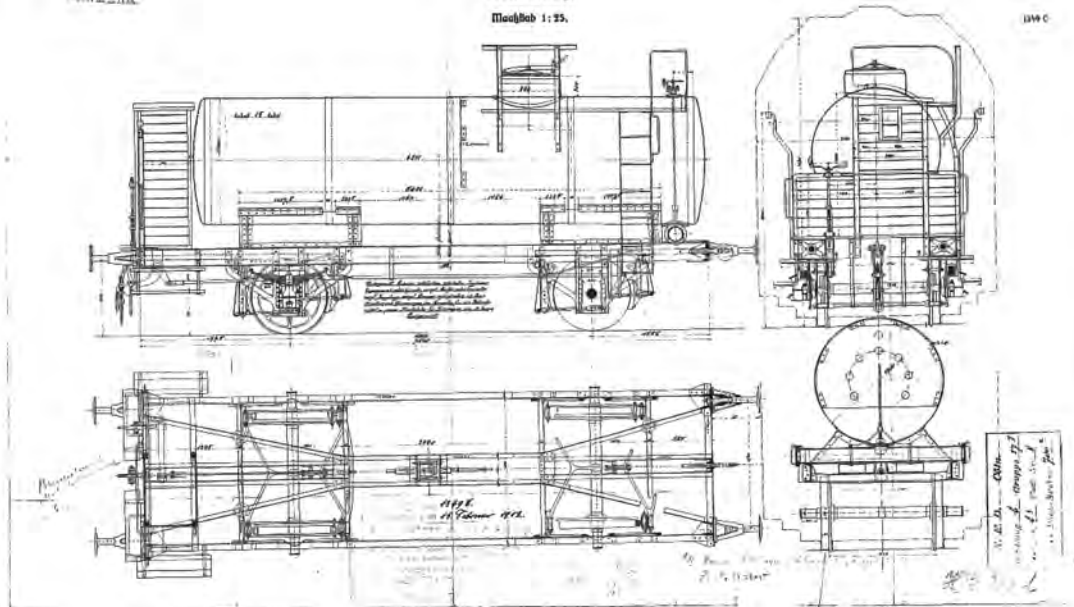
Det Danske Benzin Compagni forblev nedlukket i 1915, så referatet fra generalforsamlingen 2. januar 1916 indskrænker sig til 8½ håndskrevet linje. Selskabets kassebeholdning og status for året var uændret.

Som følge af krigen blev Sophus Jørgensen i juni 1915 indkaldt til Sikringsstyrelsen og måtte forlade sine forretningsaktiviteter og hellige sig soldaterlivet i et par måneder.

Hvad der ikke fremgår af referaterne fra generalforsamlingerne i 1915 og 1916 er, at selskabet nu ikke længere rådede over tre men kun én jernbanetankvogn, idet to af vognene, KPEV Cöln 503 336 og KPEV Cöln 503 337, pr. 1. april 1915 var overført til Dansk Svovlsyre- og Superphosphat-Fabrik A/S (DSSF), der fik dem indregistreret hos DSB.

Den tredje vogn, KPEV Cöln 503 338, ønskede Det Danske Benzin Compagni i begyndelsen af maj 1915 at få indregistreret ved DSB, der tillod firmaet selv at lade vognen opmale i Herning, mens den skulle godkendes ved et påfølgende teknisk eftersyn på DSB's centralværksted i Århus. Den 31. maj 1915 blev vognen afgivet til driften som DSB ZE 502 551.

Ved generalforsamlingen 5. januar 1917 udviste status for året 1916 en fremgang på 2.986,33 kr., der blev afskrevet på regnskabet, således at året sluttede med et underskud på 12.332,74 kr. Fortjenesten var erhvervet på to sendinger "råvarer", som man var så heldig at erhverve i Tyskland, henholdsvis 5. august 1916 ca. 15.000 kg og 23. august 1916 ca. 10.000 kg. Heraf blev der (formentlig ved iblanding af sprit og benzol) fremstillet *"et udmærket drivstof"*, der blev solgt under navnet: Motornaphta. Det meddeltes på generalforsamlingen, at der for året 1917 foreløbig var erhvervet et nyt kvantum råvarer, ca. 15.000 kg, hvoraf man ventede at kunne fremstille ca. 19.000 liter Motornaphta, men råvarerne var dog endnu ikke ankommet. Hvis krigen fortsatte, ville der kun være ringe udsigt til erhvervelse af mere end denne og yderligere én sending råvarer, altså som i 1916, og fortjenesten ville på grund af prisstigning



Stück Nr. 540790

ZE Nr. 502805
ZE Nr. 504011
ZE Nr. 503116

Benzinwagen 1920 1/2



10 Räder
13 x 30

10-1-17

Ölschleppwagen

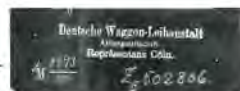
Stück Nr. 502805-504011

Stück 1/2 Dansk Oleolys- & Superphosphatfabrik

Dansk Svovlsyre- og Superphosphat Fabriks DSB ZE 502 805, ex KPEV Köln 503 336. Bygget af Zypen i 1902. Inden den kom til DSSF, havde vognen kørt for Det Danske Benzin Compagni jf. firmastemplet i øverste venstre hjørne. (Danmarks Jernbanemuseum)

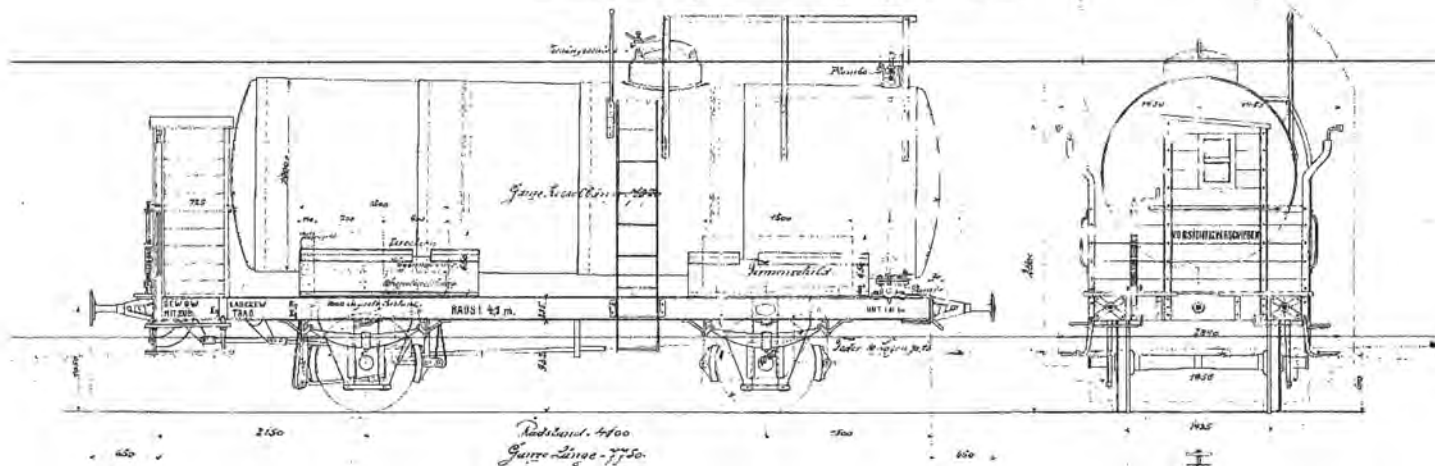
Gericht des Ingenieurs H. H. H.

Ölschleppwagen mit Bremse

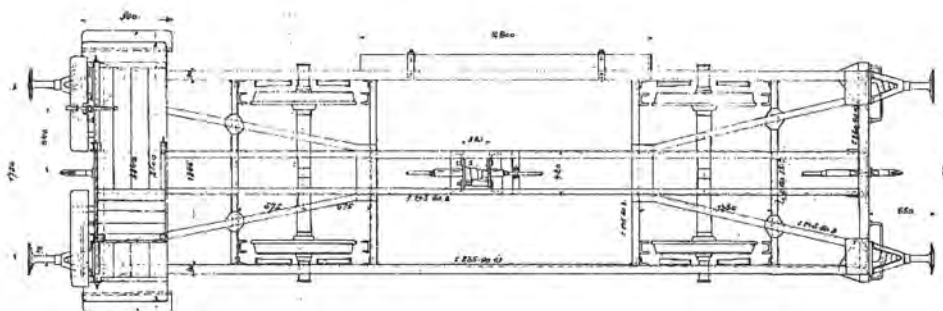


Inhalt 122 Bl. M. 1.35

Feste Leisten, Ladegewicht 15 tons, Tragfähigkeit 15.5 tons



Radstiel 4400
Gänge 1200-1750



Technische Beschreibung des Ölschleppwagens mit Bremse, der in der Fabrikation der DSB in Helsingør 1907 gebaut wurde. In der Konstruktion und Ausführung des Ölschleppwagens sind die Bestimmungen der St. P. Bauvorschriften für die Ölschleppwagen von 1907 befolgt.

Dansk Svovlsyre- og Superphosphat Fabriks DSB ZE 502 806, ex KPEV Köln 503 337. Bygget af Herbrand i 1907. (Danmarks Jernbanemuseum)



Tankvogn DSB ZE 502 551 tilhørende Det danske Benzin Compagni A/S, fotograferet med nymalet tank og vange i Herning i maj 1915. Vognen er revideret i Tyskland 20/4 14. En del af tanken er nymalet, men øverst ses rustpletter omkring domerne. I modsætning til teksterne på beholderen ser ejerpladen th. ikke nymalet ud, så det må formodes, at DDBC har haft vognen indregistreret i Tyskland i eget navn, inden den kom til DSB. Vognen kunne transportere 15.000 liter i beholder med to lige store afdelinger. Last 14,6 tons. Tara 10,6 tons. Skruebremse i bremsehus. Bygget af Zypen i 1909. Under lastangivelsen kan meget svagt anes en overmalet tekst: Benzin 2 2/3/83 B. Foto: ATM - Atelier Moderne, Herning. Arkiv: Lokalhistorisk Arkiv i Herning.

ninger på tilsætningsstofferne næppe blive så stor som i 1916. Om udsigterne i tilfælde af en krigsafslutning i 1917 kunne intet siges, da de gamle forbindelser i Tyskland, Østrig og Rumænien dels ikke længere eksisterede og dels var omorganiseret til nationale foretagender. OLEX var ude af stand til at levere og C. Wilh. Nielsens olierepresentation var derfor ikke optaget i Kraks Vejviser fra 1915 til 1918. Nielsen havde dog mange andre "jern i ilden" og var bl.a. dansk generalagent for lokomotivfabrikken Krauss & Co. A.-G., München.

Importen af olieprodukter til Danmark var mildt sagt vanskelig, ikke mindst efter at Tyskland 1. februar 1917 erklærede uindskrænket ubådskrig mod alle handelsskibe, uanset nationalitet. Erklæringen af ubådskrig fik næsten den danske sejlads til at gå i stå. I april 1917 erklærede USA krig mod kejserriget Tyskland og trådte dermed ind i krigen på de vestallierede Ententemagters side.

I maj 1917 var beholdningerne af benzin hos de danske importører i alt 1.400 tons. Disse beholdninger beroede hos Det Danske Petroleum-Aktieselskab og Nordisk Benzin Compagni, hvorimod der intet fandtes hos de øvrige impor-

tører: Brødrene Jansen, Dansk-Engelsk Benzin- og Petroleum Co., Det Danske Benzin Compagni i Herning eller hos købmand J. Petersen i Kolding.

I Tyskland faldt olieimporten fra 1,3 mio. tons i 1913 over 940.000 tons i 1914 til 353.000 tons i 1915. I de sidste tre krigsår modtog landet i gennemsnit 730.000 tons. Den forholdsvis ringe indenlandske tyske olieproduktion og de af kul udvundne erstatningsprodukter kunne ikke kompensere for de udeblevne forsyninger. Også håbet om i de store fremstød ved krigens begyndelse at erobre betydelige olielagre, gik – bortset fra i Rumænien – hverken i øst i syd eller vest i opfyldelse. Mindre lagre blev brugt af tropper under fremmarch. Et meget stort petroleum- og benzinlager i Antwerpen tilintetgjorde de retirende englændere forud for de tyske troppers indmarch den 9. oktober 1914 ved at sætte lageret i brand. I sommeren 1918 trængte Centralmagterne til sidst frem til Kaukasus; ved separatfreden ved Brest-Litovsk 3. marts 1918 med den nydannede sovjetiske republik under Lenins ledelse mente Centralmagterne at have sikret sig indflydelse på olielagerne ved Baku. De kaukasiske olieresurser lod sig imidlertid på grund

af manglende transportmuligheder ikke udnytte.

Tilbage var de polske olielager i Galicien og olielagerne i Rumænien. Siden krigens begyndelse havde den rumænske olieindustri kæmpet med at få adgang til sine hidtidige eksportmarkeder, men intet tankskib vovede længere med sin brandfarlige last at forcere det af miner blokerede Dardanellerne, det snævre stræde i det nordvestlige Tyrkiet, som forbinder Marmarahavet med det Ægæiske Hav og sammen med Marmarahavet og Bosporus udgør forbindelsen mellem Sortehavet og Middelhavet. Med de russisk-tyrkiske fjendtligheder ophørte også olieeksporten i Orienten. De østrigsk-serbiske kamphandlinger og krigen mod Rumænien spærrede dernæst for sejladsen på Donau til Mellemeuropa.

Vanskelighederne som følge af krigen tvang de tidligere imod hinanden arbejdende rumænske, galiciske og tyske olievirksomheder, som tilhørte Deutsche Bank og Disconto-Gesellschaft, til i fællesskab at forsyne den tyske hær, flåde, civile sektor og industri. Sammen med Romana Americana Company (Standard Oil Co.) organiserede



Et tysk natangreb på en kosakbrigade ved Limanowa i Polen, ca. 1915. Arkiv: Morten Flindt Larsen.



Den ene af de to olietog til Galicien holder klar til afgang på Vamdrup station, set mod nord. Toget er forspændt tysk damplokomotiv og togeførervogn efterfulgt af tre tankvogne, hvor der på den nærmeste er indkopieret "Brdr. Jansen" samt en række åbne godsvogne med tomme olietromler. Arkiv: Morten Flindt Larsen.

de tyske selskaber efter genåbningen af Donau transporten og eksporten. Deutsche Erdöl-Aktiengesellschaft og det rumænske Steaua Română dannede et driftsfællesskab, men dette kom ikke Danmark til gode.

Året 1917 sluttede for Det Danske Benzin Compagni med et underskud på 11.848,27 kr. For det kommende år var der ingen udsigt til varetilførsel for egen regning.

I Sverige manglede man ligesom i Danmark olie og benzin, men her kunne manglen afhjælpes i sensommeren 1917, da et stockholmsk firma fik tilladelse til at udføre et stort parti petroleum, benzin og smøreolie fra Østrig. Tilladelsen blev givet, forlød det, uden nogen som helst pligt til vareudveksling. Tilladelsen blev anset som et vigtigt tegn på, at Centralmagterne ved tilbageerobringen af Galicien i 1915 var kommet i besiddelse af så rige mængder olie og petroleum, at de kunne eksportere til lande, som man ønskede at forsyne.

Tilsvarende lavede den danske regering i sensommeren 1918 en byttehandel med Østrig-Ungarn. Danmark skulle levere en del mejeriprodukter mod til gengæld fra Galicien at modtage en del benzin, petroleum, smøreolie osv., som landet så hårdt trængte til. Mejeriprodukterne blev leveret med tog i Østrig, mens olieprodukterne blev lastet i to jernbanetog i Galicien. Det ene tog nåede Danmark i

god behold, og i begyndelsen af november 1918 afgik endnu et bloktog på mere end 35 jernbanevogne mod Danmark. Togene bestod af åbne godsvogne, læsset med olieprodukter i tønder, samt et mindre antal tankvogne.

Tog nummer to blev imidlertid i Oświęcim (tysk: Auschwitz) beslaglagt af polakker, som havde gjort oprør mod de østrigske myndigheder.

De danske oliefirmaer protesterede mod beslaglæggelsen, men til sidst blev hele partiet solgt ved offentlig auktion i Kraków og indbragte nogle hundrede tusinde østrigske kroner, som blev indsat i en Kraków-bank til de danske firmaers disposition. Der blev på ny protesteret, og en livlig udveksling af diplomatiske noter mellem København, Warszawa og Wien begyndte, alt imens beløbet i Kraków-banken sank til en værdi under hundrede danske kroner.

Transporterne var krigsforsikret i forsikringsselskaberne "Danske Lloyd" og "Absalon". I sidstnævnte havde benzinfirmaet Brødrene Jansen forsikret 32 vogne for en sum af 600.000 kr., et på den tid uhyre beløb. Forsikringsselskaberne ville imidlertid ikke betale, da det i policerne stod anført, at de ikke gjaldt i tilfælde af kapring. De involverede olieimportører måtte derefter i gang med at søge erstatning hos de polske myndigheder for den beslaglagte olie, men dette lykkedes ikke.

Imidlertid havde Brødrene Jansen, som havde det største beløb "i klemme", anlagt sag mod "Absalon" - og vandt den! Hermed var resultatet givet også for "Danske Lloyd"s vedkommende, og olieimportørerne fik i 1920 forsikringen udbetalt.

Det Danske Benzin Compagni savnede imidlertid fortsat sin sending, og først den 10. december 1920 kunne DSB oplyse, at ikke blot lasten i selskabets vogn ZE 502 551 men også selve vognen var beslaglagt af den polske regering. Når vognen kom tilbage til Danmark, skulle den sendes til Centralværkstedet i København for eftersyn. Vognen kom retur, og den 12. august 1921 meldtes vognen overdraget til Brødrene Jansen, hvor den fik nyt nummer ZE 503 031. Jansen beholdt formelt vognen indtil udrangeringen i 1954; i praksis var den dog forsvundet i det sydlige udland 1940-1945 og vendte derefter aldrig tilbage til Danmark.

Efterkrigstiden

Den 11. november 1918 sluttede Verdenskrigen med fredsslutningen i Versailles, men kamphandlerne i dele af Østeuropa fortsatte endnu et par år, bl.a. som følge af Den Russiske Borgerkrig fra 1918 til 1922.

Det Danske Benzin Compagni havde i 1918 et underskud på 16.489,88 kr., men nu var Verdenskrigen i det mindste slut

og man kunne se frem mod lysere tider. Det kom imidlertid til at trække ud. I året 1919 var DDBC's underskud uforandret 16.489,88 kr., da ingen drift havde fundet sted dette år.

Calcium Carbid

tilbydes billigst strax eller Efferaarslevering i hele Tromler.
Forlang Tilbud. (20120)

Det danske Benzin-Compagni, A/S,
Herning.

Telefon Nr. 27 og 327. Statstelefon Nr. 12.

Fra sommeren 1918 og frem til 1920 annoncerede DDBC for salg af calciumkarbid i tromler. Calciumkarbid brugtes til fremstilling af den brændbare gasart acetylen til belysningsformål.

I 1918 havde C. Wilh. Nielsen genoptaget sin repræsentation for "Østrig-Ungarns største Raffinaderier", fortsat med kontor på Vinkelvej 2, hvor der var ansat en prokurist og en kontorassistent, men nu var det habsburgske dobbeltmonarki i opløsning, og fra 1922 står han opført i vejviseren som: "Repræsentation for Polens største raffinaderier". Han handlede nu med mineralolieprodukter, lokomotiver, dampkedelanlæg og maskiner, og var repræsentant for store udenlandske fabrikker. I fast regning for artikler for bryggerier, vinhandlere, mineralvandsfabrikker og mejerier. I september 1921 flyttede Nielsen sit grossererborgerskab fra Frederiksberg til København, hvor han etablerede sig i kontorbygningen "Axelborg", Vesterbrogade 4 A.

I Versaillestraktaten var Polens uafhængighed i 1919 bekræftet af de europæiske stormagter, ligesom traktaten fastslog, at visse tyske og østrig-ungarske områder skulle tildeles Polen. Landets grænser blev fastsat i 1921.

Ikke før i 1921 blev driften af Det Danske Benzin Compagni genoptaget med leverancer fra OLEX ved C. Wilh. Nielsens mellemkomst. På DDBC's generalforsamling 1. september 1921 indvalgte imidlertid overretssagfører Ludolf Andreas Christensen, Århus, i bestyrelsen som dennes tredje medlem. Dette afspejlede, at selskabet havde fået en ny leverandør: AG Hugo Stinnes für Seeschiffahrt und Überseehandel i Hamburg, som den tyske industrimagnat Hugo Stinnes' olieaktiviteter var underlagt. Som sagfører skulle Andreas Christensen varetage Stinnes' interesser i Jylland.

Efter generalforsamlingen aftaltes, at Sophus Jørgensen overtog stillingen

som direktør i selskabet, som han faktisk havde været det siden selskabets virksomhed ved årets begyndelse var genoptaget.



Overretssagfører Ludolf Andreas Christensen.

Direktørens gage fastsattes til 2.000 kr. månedlig at regne fra 1. januar 1921. En årlig gage på 24.000 kr. svarer jf. forbrugerprisindekset til ca. 650.000 kr. i 2022.

Nu flød benzinen og petroleummen rigeligt igen, og årene 1921 og 1922 var gode år for Det Danske Benzin Compagni, idet de sluttede med driftsoverskud på 15.356,31 kr. henholdsvis 17.253,46 kr.

Benzinprisen er nedsat.

Star I. Auto-Benzin, pr. 100 Kg. Kr. 76,00, pr. 100 Liter Kr. 83,00.
Luxol, Motor-Benzin, — 100 — — 66,00, — 100 — — 45,00.
Franko med sædvanlig Rahat i Tyskland. (RS66)

Det Danske Benzin Compagni A/S,
Herning. (120 28. Novbr. 1921.)
Telefon 27 og 327. Statstelefon 12.

Efter at C. Wilh. Nielsen havde genoptaget sin virksomhed dukkede de gammelkendte varemærker "Star I Auto-Benzin" og "Luxol-Motorbenzin" op i DDBC's annoncer igen. Annonce i Jyllands-Posten fra december 1921.

Petroleumsprisen uforandret.

Lampepetroleum „water white“ Kr. 88,00 pr. 100 Kg., „prima white“ 24,8 Øre pr. Liter. Motorpetroleum Kr. 24,00 pr. 100 Kg. franko Statsbankstationer ved 3 Tdr. ad Gangen. (7524)

Det Danske Benzin Compagni A/S,
Herning. Statstelefon 12.
Telef. 27 og 327.

Solarolie,

lyseste galitsisk og amerikansk, i Kjedelvogne tilbydes.

Det Danske Benzin Compagni A/S,
Herning. Statstelefon 12.
Telef. 27 og 327.

Annonce i Jyllands-Posten fra februar 1922 for solarolie fra Galicien i Polen og amerikansk, og for lampepetroleum og motorpetroleum. Petroleummen blev efter ankomsten til selskabets lager i Herning distribueret videre i tønder til kunderne, der kunne afhente varerne på deres lokale statsbanestation. Selskabet havde ingen tankbiler.

Fra februar 1922 annoncerede DDBC for solarolie (gasolie til motorbrug) både fra Galicien i Polen og amerikansk (ukendt leverandør), fra oktober 1922 annonceredes for OLEX' petroleumprodukter og i november 1922 atter for DDBC's eget benzinmærke: Star I.

Petroleum.

Olex Motor-Petroleum,
— prime white Petroleum og
— water white Petroleum

tilbydes billigst. Forlang Tilbud. (3068)
Det Danske Benzin Compagni A/S,
Herning. Statstelefon 12.
Telef. 27 og 327.

Fra oktober 1922 annoncerede Det Dansk Benzin Compagni i Jyllands-Posten med OLEX' petroleumprodukter, mens benzinen blev aftaget fra Hugo Stinnes.

I 1910 fandtes der i Danmark i alt 678 personbiler. I de følgende år steg automobilets betydning for både person- og varetransporten betragteligt: I 1920 var der 15.635 personbiler, og antallet voksede frem til 1930 til 69.827. Bilismen var på fremmarch, og omkring 1922 var salg af benzin fra tankstationer med pumper betjent af tankpassere ved at vinde indpas overalt. Det skete først og fremmest som såkaldte "gadetanke", hvor der opstilledes benzinpumper ved kantstenen ud for diverse butikker, som så besørgede benzinsalget som et tilskud til den øvrige handel. Hidtil havde bilisterne aftaget deres benzin hos benzinselskaberne i tromler, dunke og kanistre, og så selv oplagret brændstoffet privat, hvilket naturligvis indebar en vis sikkerhedsrisiko, når folk lagrede deres beholdninger i garager og på lofter.

Som alle andre benzinfirmaer arbejdede DDBC på at etablere tankstationer i forskellige byer, ofte dog uden at tilladelse blev givet. Således søgte man i Varde om tilladelse til en tank ved brugsforeningen ved Højskolehjemmet men fik afslag i november 1922. I Silkeborg søgte man indledningsvis sognerådet om tilladelse til etablere en tank ud for trikotagehandler Wolsgaard, passet af cykelhandler P. Christensen, hvilket blev nægtet – endda to gange! Derefter søgte man om tilladelse til en tank i Nørregade ved mekaniker Dalgaards ejendom men fik afslag og sendte så i juli 1923 en klage til Indenrigsministeret. I Grenå ville man have haft en tank på Torvet, men det blev afslået i oktober 1923.

Det eneste sted, hvor dagspressen nævner, at DDBC havde held til at få myndighedernes tilladelse til at opstille en



Det Forenede Olie-Kompagnis importlager i Fredericia set mod øst, ca. 1930.

benzintank, er Ydby i Thy, hvor Thisted Amtsråd i september 1923 gav tilladelse til at opstille et benzintankanlæg i amtslandevejen udfor købmand J.J. Ryttrups ejendom, men der har nu nok været andre steder.

I Sølvgade i Herning havde Det Danske Benzin Compagni fra begyndelsen af 1922 til gengæld noget, som ingen af de øvrige selskaber havde. Det var noget så usædvanligt som et "automatanlæg", som selskabet annoncerede for fra juni 1922. Hvordan automatanlægget fungerede, vides ikke, men det var muligvis ikke en traditionel benzinstander, idet Sophus Jørgensen først i slutningen af 1922 søgte om tilladelse til at opstille en benzinstander (gadepumpe) i Sølvgade. Dette blev imidlertid afslået af byrådet, da Sølvgade kun var 10 meter bred.

Benzin fra Tank,

filtreret, vandfri Benzin, Vægtfylde 0,722 leveres fra Automatanlægget i Sølvgade å 53 Øre pr. Liter. Vognmænd, Rutebiler og faste Kunder faar sædvanlig Rabat

Den danske Benzin Compagnie A/S
Telefon 27 og 317, Herning

Annonce i Herning Avis.

I 1921 indledte Brødrene Jansen opbygningen af en landsdækkende salgsorganisation med etableringen af filialer i Esbjerg og Århus. Jansen havde hidtil som DDBC aftaget sine produkter via C. Wilh. Nielsen, men firmaet havde i kraft af sin beliggenhed i København

med hovedstadens store bilrådighed haft langt større succes end kollegaen i Herning og kunne nu trænge ind på det jyske marked.

Yderligere konkurrence indledtes i 1922. Den kom fra Århus-firmaet Dansk Olie- & Benzin Import (DOBI), som dog allerede i 1923 gik konkurs med et brag. Da var firmaets største kreditorer "*en kendt københavnsk benzinmand*" (navn ikke oplyst, men det var C. Wilh. Nielsen på vegne af OLEX) og Hugo Stinnes.

Det blev Stinnes, som havde langt det største tilgodehavende, der kom til at overtage DOBI, og som 20. juni 1923 omdannede firmaet til et aktieselskab: Dansk Olie- og Benzin Import A/S. Forretningen blev reorganiseret, og snart var der opbygget et efter den tids danske forhold stort net af ikke mindre end 50 DOBI-benzinsalgssteder over det meste af Jylland, som solgte Stinnes' galiciske benzin.

I bestyrelsen for det nye DOBI sad bl.a. overretssagfører Andreas Christensen, som også her var Stinnes' mand. I Det Danske Benzin Compagni så det nu ikke længere for godt ud med økonomien: regnskabet for 1923 udviste et driftsunderskud på 4.217,08 kr. og det følgende år var underskuddet 4.180,90 kr. Selv om markedet var opadgående kunne selskabet tydeligvis ikke klare sig i konkurrencen med de nu tre store

danske benzinselskaber, som havde rigeligt med udenlandsk kapital i ryggen, og samtidig kan det ikke udelukkes, at DDBC ikke længere havde Stinnes' opbakning. I begyndelsen af juni 1923 havde repræsentanter for Stinnes, en hr. Mewes og regeringsråd *Albrecht*, Hamburg, nemlig meddelt, at der havde været ført forhandlinger mellem DOBI og direktør Sophus Jørgensen om en mulig sammenlægning af de to virksomheder, uden at en sådan blev gennemført.

I april 1924 døde Hugo Stinnes pludselig og uventet, og hans enorme forretningsimperium gik i opløsning, selv om hans sønner gjorde deres bedste for at redde koncernen. I Danmark videreførte Det Forenede Olie-Kompagni A/S nu DOBI's aktiviteter i forpagtning, indtil man 1. februar 1926 overtog samtlige selskabets aktier. I den mellemliggende periode blev DOBI opretholdt som et særligt selskab med egen ledelse i Århus, ligesom der fortsat solgtes benzin fra DOBI's nu 80 benzinsalgspumper, blot kom benzinen nu fra DFOK's moderselskab The Anglo-Persian Oil-Company via det store BP-importlager i Fredericia. Herfra fik nu også Det Danske Benzin Compagni sine leverancer.

Den 25. august 1924 ønskede Det Danske Benzin Compagni på ny en jernbanetankvogn indregistreret hos DSB. Vognen, DR Köln 505 216, blev af DSB tildelt litra og nummer ZE 502 551 som



Reklamemærkat for Det Danske Benzin Compagni A/S "Star I" Auto-Benzin, ca. 1925.

selskabets gamle vogn. DSB rykkede den 5. december 1924 DDBC for at få vognen til teknisk eftersyn, men vognen blev ikke indregistreret på grund af vanskeligheder ved værdifortoldningen, formentlig en eftervirkning af den tyske hyperinflation.

Den 23. oktober 1926 var der ekstraordinær generalforsamling i Det Danske Benzin Compagni A/S. Den afholdtes i Det Forenede Olie-Kompagnis hovedsæde i Amaliegade 22, København. Som afslutning på forhandlinger, der har været ført i længere tid, havde DFOK overtaget det lille Hernings-selskab. De tilbageblevne to bestyrelsesmedlemmerne i DDBC – Andreas Christensen var udtrådt af bestyrelsen 26. juni – erklærede, at de ønskede at nedlægge deres mandater, og Sophus Jørgensen meddelte, at han fratrådte som selskabets direktør.

Til bestyrelsesmedlemmer valgtes her efter enstemmigt direktørerne i DFOK: Percy Ipsen, K.V. Tersling og Sophus Christensen samt Sophus Jørgensen (DDBC). Ved en vedtægtsændring fik DDBC nu hjemsted i København, og Sophus Christensen blev selskabets direktør.

Efter generalforsamlingen afholdtes der bestyrelsesmøde i DDBC. Bestyrelsen godkendte, at samtlige aktier i selskabet var transporteret til DFOK, og det blev vedtaget at overdrage Sophus Jørgensen følgende aktiver: kassebeholdningen (2.573,16 kr.), emballage (15.612,50 kr.), diverse petroleum (3.259,15 kr.), inventar (300,00 kr.) i alt bogført med 21.744,81 kr., mod at han påtog sig at opfylde gældsposterne: bankens tilgodehavende (5.156,38 kr.) og andre kreditorer (bortset fra DFOK) (7.492,60 kr.) i alt 12.648,98 kr. Hvor stor selskabets gæld til DFOK har været, er ikke oplyst, men den har været stor nok til, at Sophus Jør-



Emaljeskilt med reklame for Det Forenede Olie Kompagnis petroleum med samme motivtematik og udformning som reklamemærket for Det Dansk Benzin Compagni. Næsten symbolsk prydes petroleumsreklamen af den opstigende sol, mens benzinreklamen viser en faldende stjerne. Foto: www.gadensblikfang.dk.

gensen har ønsket at afvikle virksomheden, der fremdeles var tabsgivende.

Efter salget til DFOK annoncerede Sophus Jørgensen i marts 1927 Det Danske Benzin Compagnis bølgeblikskur ved jernbaneterrænet i Herning billigt til salg, og i juli 1939 solgte Aktieselskabet Det danske Benzin-Compagni, København, grunden ved jernbanen til Det Danske Petroleum-Aktieselskab, København.

Den 14. juni 1934 blev DDBC's vedtægter ændret, hvorefter bl.a. en bestemmelse om indskrænkning i aktiernes omsættelighed bortfaldt. S.C.A. Christensen og S.R. Jørgensen udtrådte af, og overretssagfører J.E.A. Harhoff,

Charlottenlund, indtrådte i bestyrelsen. Sophus Christensen fratrådte som medlem af bestyrelsen, og K.V. Tersling tiltrådte som direktør. Forinden var det den 7. juni 1939 besluttet, jf. Aktieselskabslovens § 70, at overdrage selskabets formue som helhed (aktiver og passiver) til Det Forenede Olie-Kompagni A/S. Den 23. juli 1940 havde overdragelsen af selskabets aktiver og passiver fundet sted, hvorefter Det Danske Benzin Compagni blot var et binavn, som Det Forenede Olie Kompagni om fornødent kunne drive virksomhed under. Efter forskellige omskiftninger i branchen eksisterer "Aktieselskabet Det Danske Benzin Compagni" endnu i 2022 som binavn til Q8 Danmark A/S.

I sidste halvdel af 1930'erne trak der mørke skyer op over Europa. I august 1939 modtog Sophus Jørgensen fra *"et stort, tysk firma, som bl.a. driver olie-kilder i Sydamerika"* tilbud på levering af petroleum og benzin til Herning eller andre steder her i landet leveret af Hamborg. Det var det amerikansk-tyske outsiderselskab Foreign Oil Co., som op igennem 1930'erne med raffinaderi i Hamborg og stort tanklager i Malmø huserede kraftigt på det danske oliemarked i skarp konkurrence med de etablerede selskaber, og som aftog sin råolie fra Mexico, hvor den reform-orienterede præsident *Lázaro Cárdenas* i marts 1938 havde smidt de store multinationale olieselskaber på porten. På baggrund af sine erfaringer i 1914 ræsonnerede Sophus Jørgensen, at når tyskerne var villige til at slutte aftaler om levering af benzin, olie og petroleum, så tydede det på, at man ventede en fredelig periode og derfor kunne undlade at beholde olien til tysk beredskab. Det burde, mente Sophus Jørgensen optimistisk, tages som *"et ubedrageligt fredstegn"* – dem havde man på det tidspunkt ikke for mange af...

Kilder:

Den til Forsendelse med de Kongelige Brevposter privilegerede Berlingske Politiske og Avertissementstidende.

Berlingske Tidende.

Herning Avis.

Herning Folkeblad.

Holstebro Dagblad.

Jyllands-Posten.

København.

Lemvig Avis og Skodborg Vandfuld Herreders Tidende.

Middelfart Avis.

Thisted Amts Tidende.

Viborg Stifts-Tidende.

Aarhus Amtstidende.

Aarhus Stiftstidende.

Forhandlingsprotokol for Det Danske Benzin Compagni, Herning, Danmark (Rigsarkivet). Arkivalier i Aktieselskabsregisterets arkiv (Rigsarkivet).

Århus Kriminalret, Skifteretten, Arkivnummer: B-356, Fordringsprotokol 1921-1929 (Landsarkivet for Nørrejylland, Viborg).

Holm, Christian. Brev til J.G. Lamont, Hamborg. 16. marts 1912 (Erhvervsarkivet, Viborg).

Duvantier, A. M. L.C. Glad & Co. 1880 - 30. December - 1930. Et Mindeskrift. København, 1930.

Dansk Grossererstat 1925. København: Dansk personalhistorisk Bureau, 1925.

Förster, Fren. Geschichte der Deutschen BP 1904-1979. Hamburg, 1979.

Karlsch, Rainer, og Raymond G. Stokes. Faktor Öl. Die Mineralölwirtschaft in Deutschland 1859-1974. München, 2003.

Kraks: Danmarks ældste forretninger (1950).

Kraks Vejviser. København, div. årgange.

Oplysninger afdækket af P.C. Johansen, Skovlunde, i DSB's arkiver i Rigsarkivet, København.

Registreringstidende for Aktieselskaber. div. år. Samling af Anmeldelser til Handelsregistre. div. år.

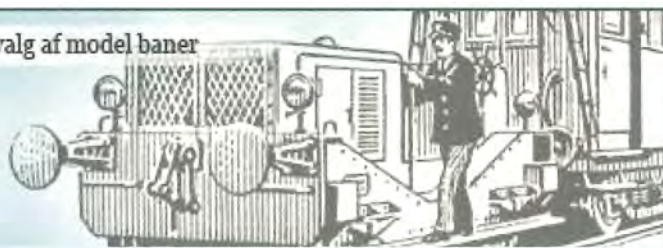
CVR - Det Centrale Virksomhedsregister.

Wikipedia, den frie encyklopædi.



PÅ SPORET
www.paa-sporet.com

Skandinavien's største udvalg af model baner



Kender du Danmarks ældste modeltogsforretning med landets største udvalg af modeller og tilbehør?

Märklin - Fleischmann - McK - Dekas - Heljan - Roco - Arnold - Trix
Hobby Trade - DWA - Skilteskoven - Klein Modellbahn
Tog & Tekno og Witzel - både størrelsen N og H0

www.paa-sporet.com

- Et besøg værd

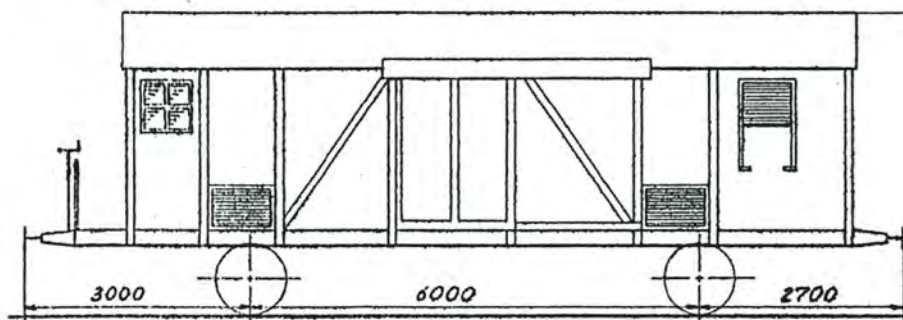
På Sporet Tystrupvej 1 - 4250 Fuglebjerg. (10 km syd for Sorø)
Altid åbent også i weekenden, men ring eller skriv inden ankomst.

Tlf. 42 67 69 20 / info@paa-sporet.com

Mere end
14.000
modeller i
webshoppen!

med daglige
opdateringer

Rettelser



Værkstedsvogn for Maskintjensten. Nr. 4. DSB Driftsmateriel



Specialvogn 464 i Hedehusene. Foto K.E. Jørgensen.

Altona-Kiel Jernbanen

Lars Balle Andersen gør opmærksom på, at Kong Christian den VIII.'s jernbane Altona-Kiel fra 1844 manglede i omtalen af 175-års jubilæet. Det er korrekt, idet jernbanen var den første på dansk øvrighedsområde, men da Danmark efter krigen 1863-64 mistede hertugdømmerne Slesvig-Holsten samt Lauenborg til Preussen, er der nok ikke mange nulevende danskere, der regner denne bane som decideret dansk.

Specialvogn 464

I sidste nummer fortalte Morten Flindt Larsen den interessante historie om Ål på skinner. Her var der bl.a. et billede af Hf 38000, en tidligere tysk fiskevogn Zf 500 071, der efter en tid som dansk fiskevogn blev ombygget af DSB til Værkstedsvogn for Maskintjenesten Nr. 4 i 1954. Få år senere blev den atter omlitret og fik nu betegnelsen Specialvogn 464. K.E. Jørgensen har sendt dette billede af vognen, mens den holdt i Hedehusene den 24. maj 1964. Som det ses har den fået indbygget et par vinduer og er gråmalet. Vognen blev udrangeret i 1966.

Jan Boisen Hager skriver bl.a.

Billedet side 32 forestiller ikke en knastaksel, men en krumtapaksel, formodentlig til en fire-cylindret, dobbeltvirkende dieselmotor - måske på vej til B&W's skibsværft.

Märklins godsvogn nr. 48693. var ikke nogen nyhed, selvom den blev præsenteret sådan. Jan købte et eksemplar sidste år, hvor den kunne fås med to forskellige numre.

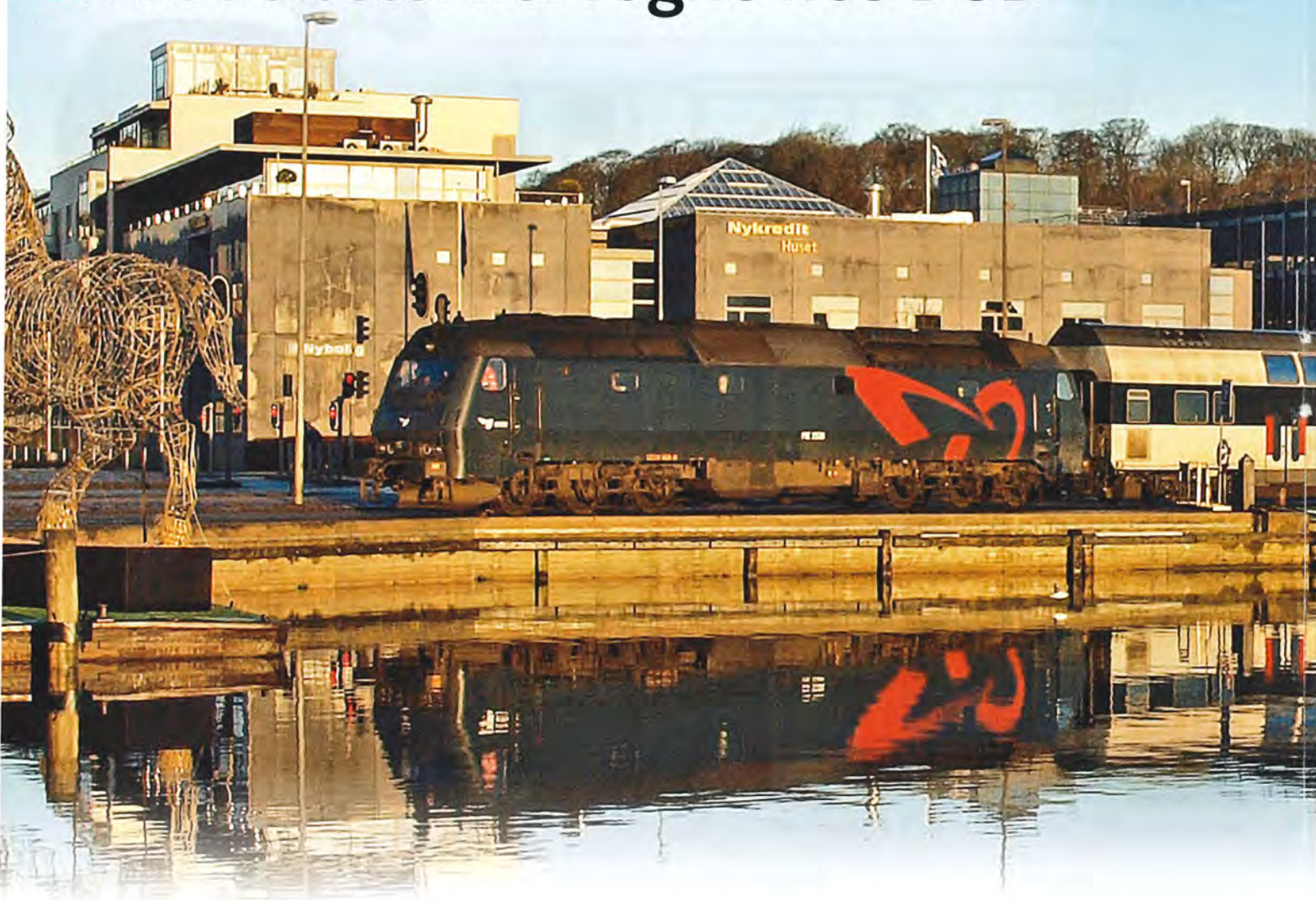
I billedteksten side 44 skal "RIV-mærkede" rettes til "EUROP-mærkede".

I artiklen om Christiansfeld side 49 antydes det, at bygningen over for banegården måske har været hotel; det har den ikke været. Bygningen hedder "Garvergården" efter dens oprindelige anvendelse og er i dag indrettet til lejligheder. Svar: Det kan til tider være svært at bevare overblikket, blandt andet med hensyn til, hvad der er reelle nyheder og det, der blot er opkog af gamle modeller med nyt nummer. Tak til alle for rettelserne. (FS)



Sydfløjen af Altonas gamle rådhus indeholder rester af den første, danske banegård. I parken lå sporene til banegården. Foto Flemming Søeborg, 2013.

Dobbeltdækkervogne hos DSB



Af Flemming Søeborg

Dobbelt- eller todækkervogne er ikke et nyt fænomen hos DSB; de første todækkervogne kom i brug allerede i 1870. Det var kupévogne med storrum på førstesalen, vogne med stort pladsantal, men særdeles upraktiske i det daglige og nok forhadte af de rejsende, umagelige som vognene var. De forsøgte heldigvis omkring indførelsen af S-tog i 1934, efter sigende fordi kupédørene ikke kunne åbnes. Perronerne på S-banen var nemlig forhøjet til 76 cm, hvorved dørene stødte på perronkanterne. Godt for passagererne, nok lidt uventet for DSB..

Derefter skete der ikke noget, hvad skinnebårne todækkere angik. Først i 1989 fik DSB et fransk togsæt med dobbeltdækkervogne på prøve. Det var elektrisk, og da DSB og SNCF anvender samme strømsystem -25 kV vekselspænding - kunne togsættet uden større problemer indsættes i den københavnske nærtrafik.

Forsøget var vistnok vellykket, men det blev ikke til noget med anskaffelser af disse togsæt. Godt ti år senere lejede DSB en række toetages vognstammer fra De schweiziske Jernbaner, SBB. Disse vogne var bygget til styrevognstog, men styrevognene fungerede ikke sammen med de danske EA-lokomotiver. Løsningen var så at oprangere stammerne som "sandwich-tog" med en EA-maskine for og agter, hvor styrevognen blot var koblet sammen med et af EA-lokomotiverne og dermed fungerede som en almindelig mellemvogn. Nok en lidt halvdyr løsning.

Disse vogne var nu heller ikke velegnede, da de på grund af det mindre, schweiziske fritrumsprofil var ret lave, og sad man yderst ved vinduerne på førstesalen, kneb man med højden, så man sad altid med hovedet lidt på skrå - ret akavet.

Der var dog stadig behov for dobbeltdækkere, så i 2002 lejede DSB et antal tyske vogne hos firmaet Porterbrook. I 2009 blev yderligere vogne lejet fra

Railpool. I 2012/2014 blev vognene købt af DSB. Disse vogne - litra B (midtgang med to kupéer, 2. klasse), litra Bk (midtgang med to kupéer, 2. klasse, oprindeligt med automater) og litra ABs (styrevogn med 1.klasse, flexrum og klapsæder) - fungerede sammen med de danske lokomotiver, og de var samtidig behagelige, velkørende, rummelige og bød på en pragtfuld udsigt fra førstesalen. Der var 62 litra B, 26 litra Bk og 25 litra ABs.

Den rejsende, der i dag entrer en dobbeltdækkervogn litra Bk og håber på, at der er togkiosk/bistro eller trillebar som i de røde IC-tog, bliver desværre grundigt skuffet, for i vore dages tog er der stort set ingen forplejning eller catering; oprindeligt var der en automat med slik osv., men ikke engang det har åbenbart fungeret. Heldigvis er turene i dobbeltdækkervognene normalt relativt korte (pendlertrafik) - og ellers må man selv medbringe mad og drikke; som det ses, kommer vognene lejlighedsvist også til Fyn og Jylland.

ME trækker todækkerstamme væk fra eftersyn hos Bombardier i Randers den 12. december 2015. Foto Asger Christiansen.



Prøvetur med EB 3206 og stamme af dobbeltdækkere i Roskilde den 27. februar 2021. Foto Michael Olsen.



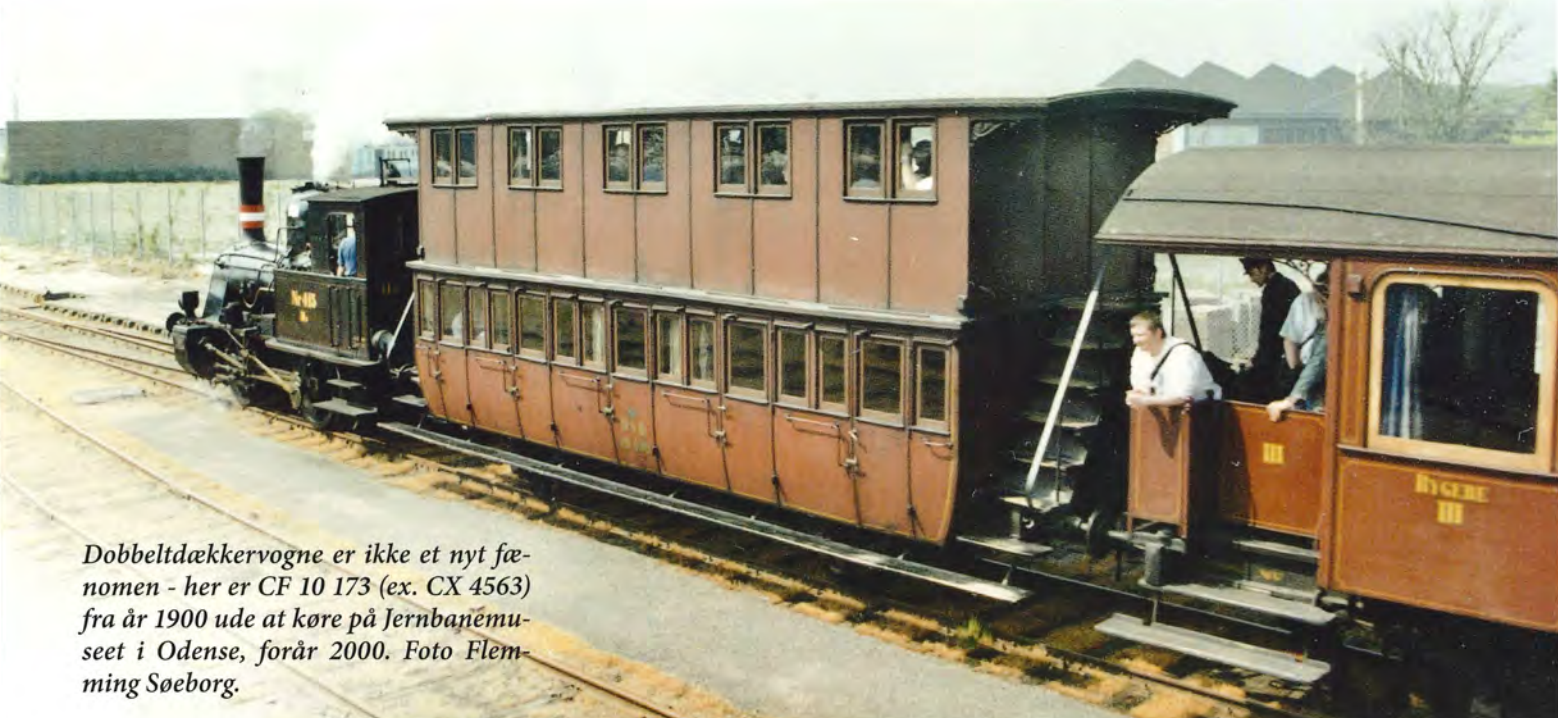
ME 1519 er ankommet til Odense med vognstamme til Århus den 22. februar 2008 klokken 16.25. Foto Flemming Søeborg.



Ringsted banegård 7. juli 2019 ved middagstid. Dobeltdækkere på vej mod Næstved. Foto SoB.



Tureby station med dobbeltdækkertog, trukket af ME den 10. april 2017. Foto SoB.



Dobbeltdækkervogne er ikke et nyt fænomen - her er CF 10 173 (ex. CX 4563) fra år 1900 ude at køre på Jernbanemuseet i Odense, forår 2000. Foto Flemming Søborg.



Det schweiziske dobbeltdækkertog ved premiéren i 1999, kort for afgang fra Fredericia. Foto Flemming Søborg.



Dobbeltdækkertog SNCF 20562 på prøve, Roskilde den 7. december 1989. Foto K.E. Jørgensen.



EB-lokomotiv med dobbeltdækkerstamme ankommer til Høje Taastrup september 2022. Foto SoB.

Nærtrafikvogne fra Märklin



Märklins nye dobbeltdækkersæt 'ude i det fri'.



Lys på fronten.



- og lys bagpå.



Meget tæt sammenkobling.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Märklin har i sensommeren udsendt et sæt med tre dobbeltdækkervogne fra DSB - en litra B, en litra Bk og en styrevogn litra ABs. Alle tre vogne er i det nuværende 'VIA'-design med røde markeringer ved dørene og er beskiltede "KØBENHAVN". Der er automatisk lysskift hvid/rød på styrevognen samt lys i destinationsskiltet på fronten.

Vognene har været ventet længe, da de nye modeller af EB-lokomotivet ellers ikke havde noget materiel at køre rundt med, men på grund af den aktuelle forsyningsusikkerhed er stort set alt forsinket eller udskudt på ubestemt tid. Årsagerne er mange - verdenspolitisk ufred og strid, manglende produktionskapacitet, lange transporttider, knaphed på ressourcer - men det er åbenbart den nye verdensorden, vi må leve med fremover.

Vognene passer også godt til ME- eller EA-lokomotiverne. De tre vogne ser godt ud i 'landskabet', men et todækker-tog består normalt af flere vogne.

Flotte modeller, men -

Kendere vil med det samme bemærke, at vognene er helt forkerte - for korte og af en anden type end dem, som DSB anvender. Hvor B-vognene øverst har 11 lige store ruder, har modellerne blot ti, hvoraf de to yderste er mindre. Omvendt har stueetagen i virkeligheden blot otte vinduer - her har Märklins vogne hele ti med samme arrangement som på førstesalen.

Ligeledes er indgangspartierne og vestibulerne forkerte på modellerne: Hvor forbilledet har bogierne længst ude med indgangspartierne efter bogierne, har modellerne indgange lige over bogierne. Det samme gælder for Bk-vognene.

ABs-styrevognene afviger også en hel del fra forbilledet:

Her er der de samme forskelle på vinduerne på førstesalen; i stueetagen er det helt galt, idet forbilledet har syv vinduer i varierende størrelse og asymmetrisk placering. Modellen har seks éns ruder, hvor et af de midterste er blokeret af en sort 'boks' (toilet?). Til gengæld passer placering af bogier og indgangsparti bedre overens med forbilledet. Gavlene ser også rigtige ud på alle vogne.

Fronten på ABs er til gengæld atter helt forkert: Hvor forbilledet har trelys-frontlanterner med den øverste oppe over vinduet, sidder de på modellen alle under frontruden, der tilmed er delt; på forbilledet er den hel. Længden på ABs-styrevognen er 27,3 cm, altså svarende til skala 1:100. B-/Bk-vognene er 26,8 cm, hvilket også svarer til skala 1:100.

Og så kører vi videre til næste station....



Og det obligatoriske 'gruppebillede' - vognene er næsten lige lange (eller korte, om man vil).

Nødvendige kompromis'er

Det er naturligvis kedeligt, men som vi har set i så mange tilfælde, så er det sjældent, at der udvikles totalt nye modeller til det danske marked af udenlandske producenter - men det har Märklin dog gjort, senest med den fornemme model af litra E. Et stort problem ved moderne materiel er, at vognene ofte er meget lange, men - de fleste modeljernbaneabnlæg befinder sig i mindre rum i huse eller lejligheder, der ikke bare lige sådan kan udvides. Derfor har blandt andre Märklin ofte benyttet sig af at 'krympe' modellerne, selvom tendensen i mange år har peget mod modeller i korrekt længde og udførelse.

Ser man bort fra disse afvigelser og ser på udførelsen af vognene, må jeg sige, at helhedsindtrykket er godt. Märklin har

fremstillet vognene visuelt så tro mod forbilledet som muligt med korrekte farver, påtryk osv., og der er en mangfoldighed af piktogrammer, tekniske data og så de nutidige røde dørmarkeringer. Alene de mange piktogrammer ved dørene er et studium værd, for de er forskellige på de tre vogne. I ABs-vognen er der cykelsymboler på et par ruder, på siderne er der destinationsskilte (ubelyste), og førerrummet er fint indrettet med helt glasklare ruder. Destinationsskiltet "København" er gengivet med fine matrix-typer.

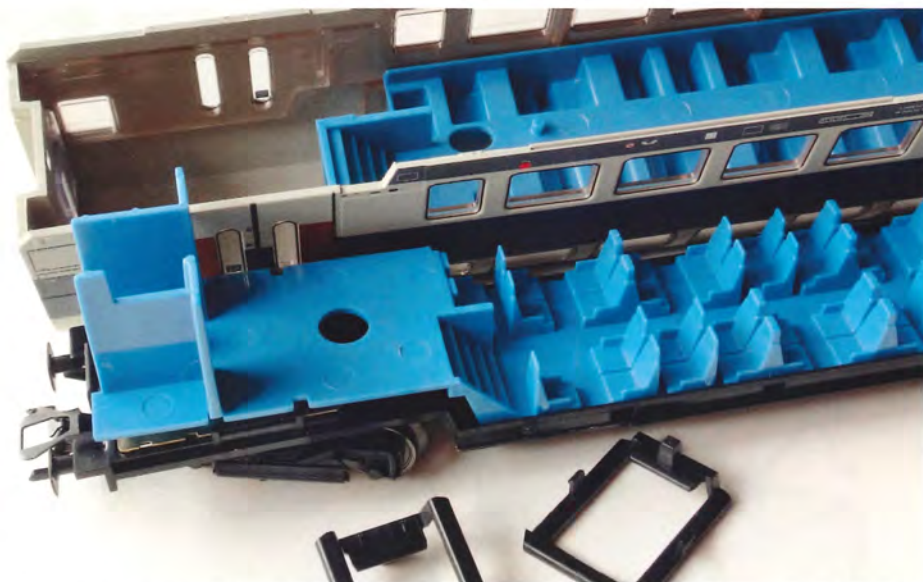
Der er som nævnt automatisk lysskift på styrevognen, men der er hverken indvendig belysning eller mulighed for lys i sideskiltene (eller i slutlanterne mellem vognene). Märklin tilbyder dog belysningsindsatser og strømførende kortkoblinger, således at det blot er nødvendigt med én slæbesko for at strømforsynde hele

togstammen. Det er legende let at adskille vognene, som vel også kræver 'befolkning' med flere hundrede passagerer for at virke realistiske....

Dobbeltdekkervognene har været efterspurgt, og nu har Märklin vist et initiativ, således at EB-lokomotivet, der udkom tidligere i år, nu også har passende vognmateriale at køre med; det kan man så tage imod eller lade blive liggende. Flot er sættet i hvert fald.

Jeg mener, at Märklin de mange afvigelser og fejl til trods har leveret et troværdigt produkt - dog til en noget hamper pris.

Märklin art. nr. 43599 DSB Nærtrafik-vognsæt litra ABs, B, BK; epoke VI, spor H0. Pris ca. kr. 1.900,-.



Vognene er nemme at skille ad, og der er plads til MANGE passagerer - 110 stk. i 2. klasses vognene....



Flot detaljeret front på strevogn ABs 7919 (men desværre forkert type).



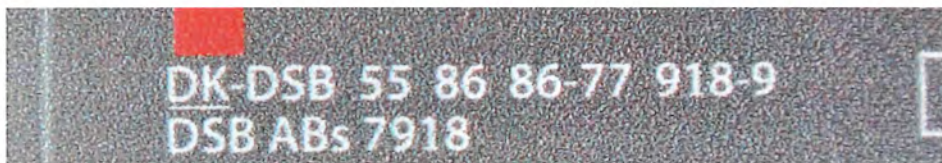
De tre vogne set fra gavlene.



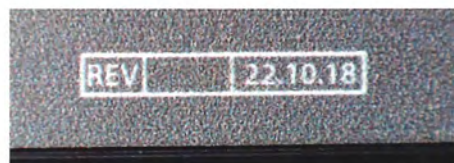
Dørpartierne har masser af piktogrammer - forskellige på hver vogn.



Sideskilte, men uden lys.

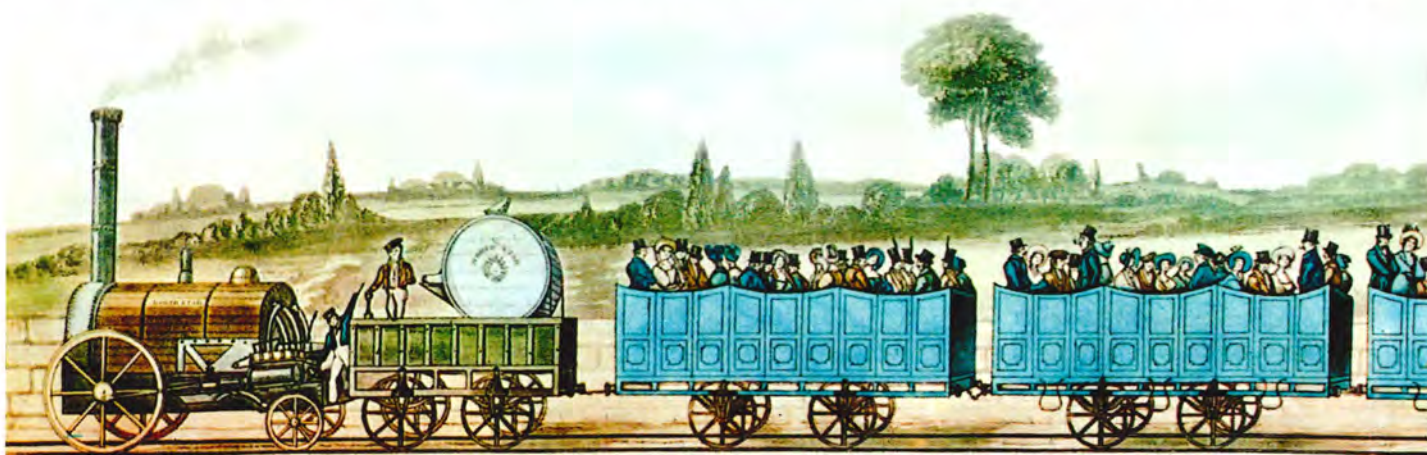


På siderne har styrevognen nr. 7918, men på fronten nr. 7919, og så er det grå felt nærmest hammerlakeret (som det var på EB'en).



Aktuelle revisionsdatoer på alle vognene.

"The Rocket" - ny model fra Hornby



Et lokomotiv af 'Rocket'-typen med blå 'kreaturvogne' - inspiration til det nye sæt. Slg. SoB.



'The Rocket' gør sin entré.



Førerpladsen på 'The Rocket'.



Enkelt, men pålideligt drev på maskinen

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Et af verdens kendteste lokomotiver er det lille "The Rocket", der indledte dampens triumftog efter det berømte "lokomotivslag" ved Rainhill i Storbritannien i oktober 1829. Her ville ledelsen af den bestående jernbane Liverpool-Manchester få afgjort ved en dyst, om lokomotivdrift var vejen frem. Betingelserne ved denne konkurrence var, at lokomotivet skulle kunne trække tre gange dets egen vægt med en fart på godt 40 km/t. Med fuldt besat passagertog kunne Raketten køre knapt 40 km/t. "The Rocket" kørte perfekt og besejrede uden problemer alle konkurrenterne. Den gule farve var valgt, da lokomotivet skulle ligne datidens hurtige hestediligencer, der også var gule og sorte. I tilgift var lokomotivet økonomisk i drift.

Konstruktørerne bag "The Rocket" George og Robert Stephenson vandt der-

for præmien på 500 £, som direktionen havde udsat. Det fremragende resultat for "The Rocket" var en af de mest betydningsfulde, tekniske begivenheder og banede hermed vejen for jernbanens udbredelse over hele verden.

Dele af originallokomotivet findes stadig og vil i de kommende år gennemgå en minutiøs undersøgelse for at fastslå hvor meget, der er tilbage af det originale lokomotiv. I model kan vi til gengæld glæde os over en helt ny model af dette pionérlokomotiv - udsendt i et nyt togsæt fra Hornby.

Hornbys model

Modellen er motoriseret, der er snitstet til seks-bens dekoder (med kabel og stik!) i vandbeholderen på tenderen, og hele toget virker overbevisende også til H0. Jeg vurderer modellen til at være tættere på skala 1:87 end 1:76, altså ret



Strømoftag og drev på 'The Rocket'. Begge aksler på lokomotivet optager strøm.



Simple kæder udgør koblingerne.



Passagervognen - flot og gennemdetaljeret.



Anden- eller nærmere tredjeklasses vognen har blot et stort antal ståpladser i tre båse.



Postvognen - et emne for sig.



Påtryk på passagervognen.



Flotte dekorationer på postvognen.



Den lille tender har plads til dekoder i vandtønden - men pladsen er meget kneben.

nær på H0. Det er svært at afgøre det helt præcist, da jeg ikke har kunnet finde eksakte dimensioner for den ægte "Rocket" (kun hjuldiametrene har jeg set, og de er tilsyneladende en kende for store på modellen til at være en H0-model). Med i sættet er tre vogne - en postvogn, en passagervogn samt en åben vogn til stående passagerer. Endvidere kan man tilkøbe et sæt med tre fladvogne, beregnet til transport af hestevogne, tømmer m.v.. Vognene virker korrekte nok til H0.

Der er vedlagt fører, fyrbøder samt bremservagt til postvognen. Vognene skal kobles sammen med nogle stive kædeattrapper af en hård plasttype - hvor holdbare, disse koblinger er, må erfaringen vise. Lokomotiv og tender er koblet sammen med en tap og tilhørende led med hul i. Lokomotivet er 50 mm langt, tenderen 33 mm, vognene 73 mm lange, hvilket er mindre end målene på 00-modellen fra 1963 (de tilsvarende mål var dengang 56, 38 og 87 mm).

I følge teksten på den fornemme emballage kunne man som passager betale ekstra for at blive befordret i postvognen, hvor der så kun skulle være fire passagerer, mens der i 1. classes vognen skulle være seks passagerer pr. kupé. Hvor mange stående, der skulle staves sammen i de åbne vogne, melder historien intet om, men tegningen viser et ganske fyldt tog med fem-seks passagerer i hver "bås". Lokomotivet er af "Rocket"-typen, men her er cylindrene vandrette og farven anderledes - og så er vandtønden i øvrigt også betydeligt større. "The Rocket" undergik lignende ombygninger i tidens løb.



En af mange bøger og værker om 'The Rocket', men desværre uden målangivelser på de mange skitser og tegninger.

Æsken med toget i.

Det lille tog fra Hornby er smukt dekoreret med flerfarvede påtryk og masser af detaljer; de tynde håndbøjler eller rækværk på tagene er lavet af metal, og trin, håndgreb og andre detaljer er fint gengivet. Lokomotivet kører stabilt og uden at "vralt", men har dog problemer ved sporskifter med lange tungpartier, da strømoftaget er lidt usikkert (mangelende vægt). Lokomotivet med tender vejer blot 43 gram, men bortset fra små udfald er kørslen overbevisende og trækraften i orden til det lille tog. Der er strømoftag på maskinens fire hjul, herfra tynde ledninger overfører spændingen til tenderen, hvor elektronikken sidder i vandtønden. Herfra fødes motoren i lokomotivkedlen med strøm. Der er intet lys i maskinen, og heller ingen lyd - der må man nok indbygge højttalere i en af de lukkede vogne, hvis man ønsker det.

Sættet med "The Rocket" bliver givetvis hurtigt udsolgt - det seneste sæt med tre passagervogne, der kom for et par år siden, forsvandt som dug for solen, så man skal nok skynde sig, hvis man vil have fat i et sæt. Og helt anakronistisk at køre med "The Rocket" er det jo ikke, for dels har vi jo nu "ODIN" i fuld figur at køre med, dels var det tyske "Der Adler" for omkring tyve år siden i Danmark (inden det udbrændte nogle år senere i Nürnberg). Så det, man kunne kalde "epoke 0-tog", har deres berettigelse - også på vore dages moderne anlæg. I øvrigt findes der også flere replikaer af "The Rocket", for eksempel fik Henry Ford bygget en nøjagtig kopi af lokomotivet tilbage i 1930'erne.

Hornby art. nr. R3956 "The Rocket"
m. tre vogne. Epoke 0-VI.
Pris ca. kr. 1.900,-.



I 1963 kom førsteudgaven af 'The Rocket' på sporene som grov 00-model fra Tri-ang - men man kunne få den med røgaggregat.



Vognene kunne tilkøbes enkeltvis - også de var i skala 1-76.

Fransk oldtimer



Den nye, franske oldtimer-vogn fra REE.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

De franske jernbaner havde deres 'svar' på store Q-vogne, nemlig OCEM 19-godsvognene, som fandtes med eller uden bremsehus fra selskaberne Midi, PLM, A.L. og Est. Vogne under disse selskaber var i drift til omkring 1950, hvorefter nogle af dem overgik til SNCF, det statslige, franske jernbaneselskab.

Nogle af vognene havde egerhjul, andre pladehjul. Mens vognene kørte hos de gamle selskaber, havde de grå bemalinger i forskellige nuancer, til dels med sortmalede jernprofiler; hos SNCF fik de klassisk, mørkebrun kulør med hvide litreringer. Enkelte vogne beholdt bremsehuset helt ind i SNCF-epoken, men i forbindelse med elektrificering af dele af nettet med 25 kV blev disse højtstående bremsehuse fjernet af sikkerhedsmæssige grunde. Enkelte vogne fik senere rødbrun UIC-bemaling.

REE fremstiller disse vogne i adskillige udførelser, men allesammen i firmaets kendte, høje kvalitet. Alle løsele er monteret på forhånd, og bemaling og påtryk er fuldeendte. Der er spinkle egerhjul med meget lav flange, og pufferne er fjedrende. Selvom de mange lemme på siderne ikke er bevægelige,



Fine, fritstående betjeningsgreb til jalousierne.



Litrering- og påskrifter i fin kvalitet.

er de alligevel separat monterede, og lukketøjet er meget tynde ætsninger - med afstand til vognsiderne. Fornemt! Bremseklodserne sidder i øvrigt præcis så tæt på hjulringene, som de ville gøre i virkeligheden, men uden at slæbe på hjulene, som er perfekt afbalancerede og ruller eminent let - virkelig præcisionsarbejde. Som en sidste detalje



Flot gavlparti med bremsehus.

kan nævnes, at der selvfølgelig er glas i bremsehusets ruder. Eneste manko set fra min side er, at skydedørene ikke kan åbnes.

REE art nr. WB-703 SNCF Kf-godsvogn
m. bremsehus, epoke III b. H0-model.
Pris ca. kr. 300,-.

Modelsporvogne



LGB-sporvogne på et stort anlæg. Der er et større sporarbejde i gang, mens alle museumsvognene er ude at køre.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

I takt med, at sporvognene atter vindeer indpas her i landet, vokser også interessen for sporvogne i model. Igennem nogle numre har jeg berettet om det spændende projekt med at få fremstillet en køreklar Lunding-vogn, og udviklingen foregår stadig; da der er tale om et 'con-amore'-projekt, går det ind imellem hurtigt, andre gange lidt langsommere, i høj grad også fordi der er stor forskel på de emner, som fremkommer ved de forskellige måder og materialer, som modellerne fremstilles på og af.

Det hele fremstilles på 3D-print, men ved nogle metoder kan man tydeligt se de forskellige 'lag' af materiale, ved andre sker der utilsigtede trækninger, så skallerne bliver lidt forvredne, så der skal mange forsøg til, førend modelbyggeren er tilfreds.

Omvendt er det en kæmpestor fordel, at når først en model er færdigtegnet helt ned i mindste detalje, kan den uden videre op- og nedskaleres, hvilket jeg fik set eksempler på ved "Medlemmernes Dag" på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm i juli. Her viste modelbyggeren

overdele i skala 1:160, 1:87, 1:43,5 og 1:22,5 - hver især flotte og spændende sager. Men tingene tager tid - f.eks. tager det omkring ti timer at fremstille overdelen i LGB-størrelse.

Siden sidst er han nu ved at have udviklet en undervogn med sæder, konduktørplads m.m. til Lunding-vognen. Også denne del er perfekt i udførelsen - f.eks. er konduktørens pult 'hul', således at han/hun kan sidde der med benene; de små runde beholdere til brugte billetter er med på formen, og det gælder også de bittesmå kugler, der sad yderst på sæderyggene - de er under 1 mm Ø! Undervognen er også forberedt til drev med Mabuchi- eller andre motorer, men udviklingsarbejdet er ikke afsluttet.

Der er dog også udviklet en bivogn af Lunding-typen, og 'Dukke Lise'-vognen (type 700) er ved at være færdig, hvad skallen angår. Her er det også planen at lave den bivogn, der aldrig blev bygget i virkeligheden, men godt kan laves i model. Desuden er ventesalen "Bien" nu klar til at blive lavet i diverse skalaer. Der er lavet B.T.-skilte til montering i tagkanten. Disse skilte var meget tydelige og anbragt strategisk rigtigt, således at det ene kunne ses helt ud til Sva-

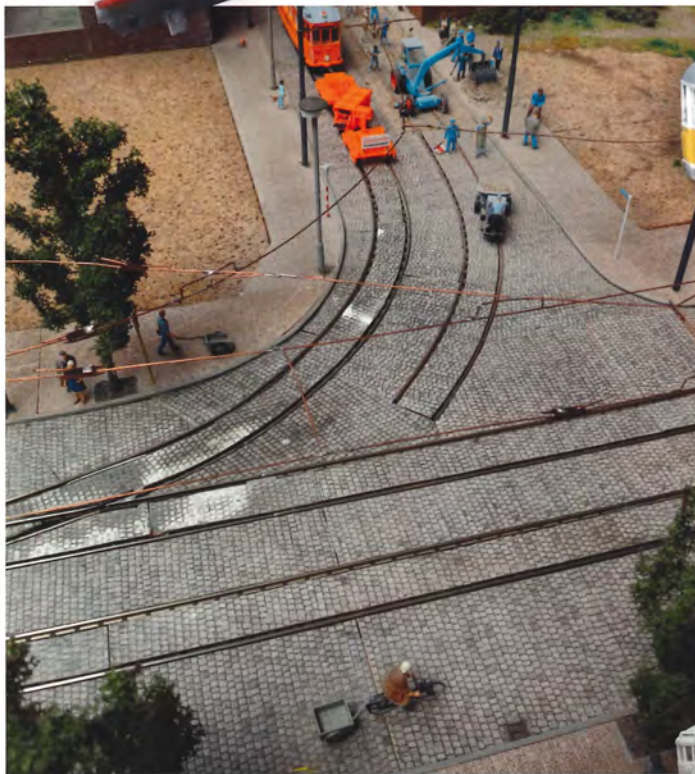
nemøllen, næsten et par kilometer fra Trianglen, et andet kunne ses helt ned til Skt. Hans Torv på Nørrebro. Det har desværre ikke været muligt at forsyne skiltene med indirekte lys, trods talrige forsøg.

Samtidig var der udstilling af modelsporvognsanlæg inde i bushallen. Det var tyske anlæg, hvoraf nogle af dem var udstillet her for tre år siden. Et af de nye anlæg forestillede udvalgte steder i Magdeburg, hvor den ene endestation viste et område i byen, der under Anden Verdenskrig blev sønderbombet, og hvor sporvognene i dag ellers ikke kører.

Et andet anlæg viste en slags 'kombi-anlæg', hvor vognene stammede fra mange forskellige byer (bl. a. Budapest), men her havde alle vogne fået samme bemaling for at give et indtryk af et enkelt selskab. Et stort LGB-anlæg var også 'genganger', men der var nogle ændringer ved det, og i de hele taget var det fascinerende at se hvor professionelt, som tyskerne arbejder med denne gren af modeljernbanehobbyen - der mangler vi endnu at se nogle flotte, danske modelsporveje i H0.



'BIEN' med B.T.-neonskiltene.



Sjældent set detalje - et forladt og afbrudt spor.



'Dukke Lise' tager form, tillige med de andre overdele.

Lunding-overdele til N, H0, 0 og G - ingen sag i 3D-print.



Et af de første 'prøveskud', her dekoreret som Turistvogn 529 fra 1960. Jørgen Røn fra Skilteskoven har fremstillet vådransfers'ene.

LNJ M 4 på affyringsrampen

Af Flemming Søeborg

Man skulle tro, at der var tale om et affyringsforsøg, som Jernbanemuseet ville foretage i sommers, hvor LNJ M 4 pludselig var stablet op, nærmest som en raket. Det var nu dog ikke meningen af affyre Triangel-vognen til Mars eller et andet sted i Solsystemet - se forklaringen herunder:

Den ansvarlige for togkørslen på Jernbanemuseet, Filip Gram Jensen, har beskrevet det således:

"M 4 viste sig at have for tynde hjulringe på begge hjulsæt og tillige for lille afstand mellem de to hjulskiver på løbehjulsættet, det såkaldte A-mål! I første omgang forsøgte vi os med en dispensation, da den jo efter alt at dømme har kørt i mindst de seneste 45 år med disse mål. Det lykkedes i forhold til hjulringstykkelser, da SYS 018 - MIV giver mulighed for at godkende afvigende mål med behørig dokumentation og risikovurdering, men det for lille A-mål, der i et nyt sporskifte, kunne betyde, at hjulsættet slipper kontakten mellem skinnehovedet og hjulets løbeflade, ville Styrelsen ikke godkende, da de var bekymret for at starte en glidebane.

Det betød så, at hjulsættet måtte afmonteres, hvad det blev på sporet bag Dr. Louises station - og at ME 35 i Randers blev gravet frem, så vi kunne bytte løbehjulsæt - men ak: samme fejl! Vi fik derfor begge hjulsæt hastet til Projector, som drejede dem af på bagsiderne, og så havde vi styr på løbehjulsættene på begge Triangler, og M 4 kunne endelig indsættes i drift på havnebanen med fire ugers forsinkelse - troede vi! Men på første tur med passagerer lørdag d. 16. juli stod koblingen af, da udrykkerlejet i koblingen simpelthen eksploderede og tog en del af trykskiven med sig!

Heldigvis havde folkene i Høng en komplet kobling, vi kunne låne, som dog også havde sine fejl, så det blev et samlesæt af de bedste - og enkelte udbedrede dele - som tre af vore frivillige, Jens, Thor og Tobias, fik sat sammen i løbet af 17 timer, således at vi omkring kl. 3 om natten kunne tage tre prøveture, som forløb fint! Herefter var M 4 klar, og den har nu kørt på lørdage resten af sommeren til stor begejstring for museets gæster."



LNJ M 4, Jernbanemuseet 14. juli 2022. Foto Steen Ousager.



Hjulsift på bogie fra CM-vogn på Kværkeby station, april 1957. Foto Holger B.D. Sørensen.



Det nye hjulsæt er ved at blive rullet ind under bogien i Kværkeby, april 1957. Foto Holger B.D. Sørensen.

Holger B.D. Sørensen fotograferede tilbage i 1957 et lignende hjulsift på bogien til en ældre passagervogn på Kværkeby station. Her blev vognens ene ende klodset op ved hjælp af læssekranen. Herefter kunne man fjerne bogien med det defekte hjul, løfte bogien, erstatte

hjulsættet med et nyere og derpå sænke vognkassen ned over bogien igen.

Tak til Steen Ousager, Filip Gram Jensen og Holger B.D. Sørensen for billeder og tekst.

REE's egerhjul

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Idste nummer præsenterede jeg det nye, franske godvognssæt fra Roco, men påpegede i samme moment de alt for blanke hjul. De skulle skiftes til REE-hjul. Disse hjul er nu ankommet, men samtidig måtte jeg pakke alt habengut ned på grund af flytning, så her må jeg nøjes med at vise disse flotte hjul.

Som det ses, er de flot brunerede, og flangen er minimal, så jeg glæder mig til at finde TP-vognen frem igen og skifte hjul på den.

REE art. nr. XB20002 To egerhjul. H0-størrelse. Pris ca. kr. 80,-



REEs egerhjul er i en klasse for sig. De sælges parvist.

SAAB 99 i model



SAAB 99 - engang en meget eftertragtet vogn.



Godt med krom og grill på fronten.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

En af de bilmodeller, der førhen ofte sås i trafikken, var SAAB 99, der blev produceret fra 1968-84. Den afløste den klassiske SAAB 96, der var let genkendelig på den aerodynamiske facon. SAAB 99 virkede mere kluntet, men regnedes også for en "stor mellemklassebil" og fandtes i to- og fire-dørs udgave, men også som tre- og fem-dørs "hatchback". Det er sedan-modellen, som PCX87 har fremstillet i skala 1:87.

Der er krom alle vegne, selv hjuludskæringerne er pyntet med krom, men det mest karakteristiske ved SAAB 99 var nok den lille "grill" på siden bag bagdørene. Også den er perfekt gengivet. Det eneste lille minus er ruderne, der her og der ligner marieglas. Lakering og øvrig detaljering - som f.eks. SAAB-navnet - er i topklasse.

PCX87 art. nr. 870343 SAAB 99. Skala 1:87. Pris ca. kr. 140,-

Franske vejskilte



Nogle af de lidt fremmedartede vejskilte.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Ølala - så er der udsendt franske vejskilte i H0 til de entusiaster, som kører med franske modeltog. Selvom vejskiltene i Europa er standardiserede, er der stadig mulighed for lokale tilpasninger - det være sig i selve grafikken, altså måden, som skiltene ser ud på, eller i selve motivet eller beskeden/henvisningen. I Danmark har vi f.eks. ingen lavineadvarselsskilte, i Sverige er der advarsler mod elge, og i Frankrig kan man støde på vejskilte med "Rappel" eller "Barrière de dégel" (Rappel = påmindelse - men om hvad?; Barrière de dégel = spærret pga. tøjvej).

Disse og mange flere kan man finde i Preisers nye sæt med galliske vejskilte; sættet indeholder 42 trykte skilte tillige med standere og "fødder", lige til at montere. Sættet er til H0.

Preiser art nr. 18206 Franske vejskilte. Pris ca. kr. 100,-

Sporvognsnyt



Vogn 305 ude at køre ved egen kraft for første gang efter 54 års stilstand. Foto Erik Storgaard.

Af Flemming Søeborg

Gennem hele sommeren har der været fuld fart på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm med talrige aktiviteter, blandt andet udstilling af modelsporvejsanlæg, "Medlemmernes Dag" og meget andet. Mange glade gæster besøgte museet i denne og andre anledninger. I det mere skjulte sker der også en masse. Museet har en "filial-afdeling" på Bornholm, hvor et par energiske entusiaster (bl.a. Jesper Reinfeldt) genopbygger forlængst udtjente eller henstillede sporvogne. Således er den lille Frederiksberg-bivogn nr. 78 netop blevet renoveret på øen og blev fragtet tilbage til Sjælland i august. For at udnytte transporten bedst muligt overførte sættevognen motorvogn KS 305 til Bornholm, hvor denne vogn skal renoveres og tilbagedateres til det oprindelige udseende.

Inden 'afskibningen' blev 305 hentet ud fra remisen på Skjoldenæsholm, hvor den har stået nærmest et par menneskealdre; det viste sig, at hele det elektriske system, lige fra lamper til kontrollere, fungerede, så vognen blev prøvekørt på museumsstrækningen. Det er skønt

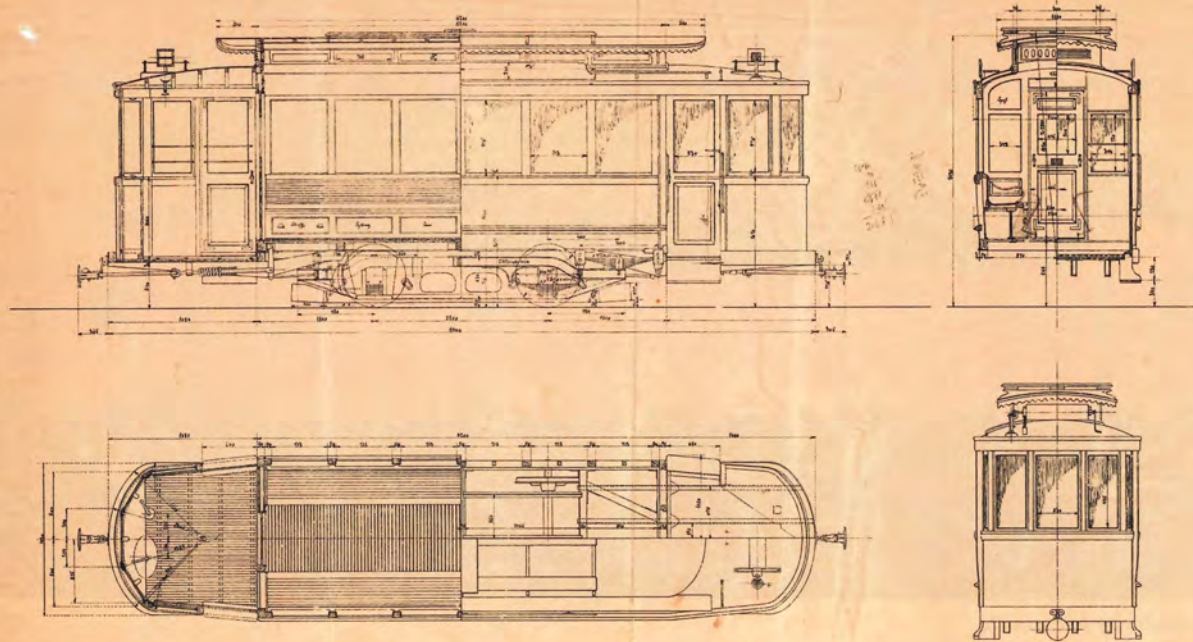


Skærmmotorvognen nr. 567 er særdeles flot restaureret. Foto SoB.

at se denne vogntype igen, da disse såkaldte "Engelhardt"-vogne nr. 305-314 (kaldt sådan efter arkitekten Knud V. Engelhardt, der tegnede dem) for mig repræsenterer selve de københavnske sporvognes sjæl med de harmoniske,

tætsiddende seks vinduer langs siden. Bedre er det ikke gjort, og ombygningerne gennem årene skæmmede bestemt ikke vognene, nærmest tværtimod. Der er heldigvis bevaret én vogn mere, nr. 309, som dog er ombygget til saltvogn.

Motorvogn med liggende Sæder.



KS-vogntypen nr. 305-314 i oprindelig tilstand. Arkiv Københavns Museum.



En Flensburg- og en Basel-motorvogn på metersporene. Foto SoB.



Så skal FS 78 og KS 305 skifte plads inden returkørslen til Skjoldenæsholm den 13. august 2022. Foto Søren Palsbo.

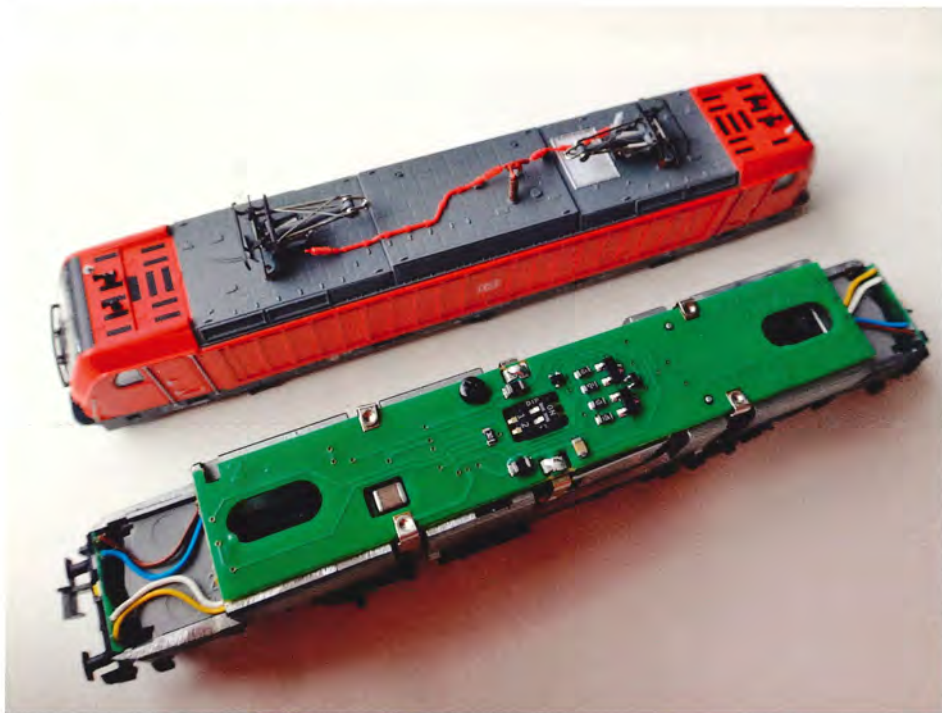


Den 'nybyggede', pseudo-københavnske rensevogn R 4 med Malmø-vognern nr. 74 bagved ude i den grønne skov. Foto SoB.

BR 147.5 i N



Lille model af moderne lokomotiv.



Meget 'støvsuget' og velordnet indre.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Da jeg så Fleischmanns udgave af ellokomotivet BR 147 (TRAXX 2-typen), blev jeg ret fascineret af det, for vore dages spor N-modeller er noget helt andet end dem, jeg mindes fra pionértiden for mange år siden. I dag er det nærmest tekniske mesterværker inden for deres genre, hvor det i mange tilfælde ikke fremgår ved første øjekast, at der er tale om modeller i skala 1:160. Jovist, visse detaljer så som håndbøjler bliver ofte for tykke, men

formgivningsmæssigt halter N-modellerne ikke efter H0-modellerne. Og pantograferne er ganske flotte og spinkle på denne model.

Modellen af BR 147 gengiver da også forbilledet flot; specielt fronten er godt lavet, men også siderne med de markante, lodrette felter gør sig godt. Farve og påtryk lader heller ikke noget at ønske. En ting undrer mig dog: Det er, at når Fleischmann har lavet en så flot maskine, hvorfor har den så kun strømoftag på de to inderste aksler - her



Flot og detaljeret front.

skulle man da udnytte alle fire aksler til strømoftag. I øvrigt skal man passe på de fire små flige, der fører strømmen op til motoren, når man monterer overdelen igen (efter evt. montering af Next18-dekoder), for de bukkes nemt den forkerte vej. Ellers har jeg intet at udsætte på denne moderne maskine.

Fleischmann art. nr. 739002 DB AG ellokomotiv BR 147. Spor N.
Pris ca. kr. 1.600,-.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Renault 5 blev lanceret i begyndelsen af 1970'erne: Det var en af de første, kompakte småbiler, og den havde lige fra begyndelsen et moderne, nærmest tidløst udseende - bløde, afrundede former, ingen fremspringende karosseridele, intet krom eller markedsræssige "finter" - det var en brugsbil, klart og tydeligt. Måske viste de datidige, svenske reklamer for bilen, hvad det drejede sig om - her var den afbildet som en indkøbsvogn med håndtag bagest og passagerrummet fyldt med købmandsvarer. Tilnavnet "Stålmusen" viser vel også godt, hvad meningen med bilen var - nemlig en god, nem, snild og praktisk hverdagsvogn.

Det var en væver, hurtig vogn, nærmest en luksusudgave af Renault 4, idet der stadig var paraplygear i de første modeller, men samtidig var den bygget og konstrueret som en "rigtig" bil, vind- og vandtæt. De følgende modeller havde normal gearstang i gulvet.

Nuvel, det gik med den, som det går med alle andre biler - de bliver slidt op, rustet, overhalet af andre og nyere modeller, og i dag skal man vel på museum



Renault 5 - 'Stålmusen' - klar til hverdagens indkøb.

for at se en Renault 5 - eller anskaffe den nye H0-model fra Norev, der netop er kommet på markedet.

Det er en metalstøbt model med fine detaljer - de, der nu var på forbilledet, der som antydte var ret nøgternt og glat. Specielt sideruderne er lidt 'udflydende', men ellers er formen ramt ret godt - og bagruden har el-tråde (mod fugt og frost). En fin model til den relativt oversete epoke IV på modelbanen.

Norev art. nr. Renault 5. H0-model, epoke IV-V. Pris ca. kr. 75,-.



Den store bagrude var karakteristisk for R 5'eren - og her er der tilmed varmetråde i ruden.

Puch-knallert i H0

Tekst og fotos Flemming Søeborg

For mange unge mænd var anskaffelsen af en Puch-knallert tilbage i 1960'erne højdepunktet i deres liv. Disse knallerter var ret lange, meget sporty at se på og lignede små motorcykler, og ved tuning af motoren kunne de opnå en anelig - og faretruende fart, tillige med et højt irriterende lydniveau. Ejede man en Puch, var man noget - helst iført læderjakke, Brylcreem eller Brillantine i håret og stålcam i baglommen.

Nuvel, Artitec har udsendt en model af en Puch-knallert i udgaven med det prangende gedebukkestyr - nogle knallerter syntes åbenbart, at det var bedre (eller smartere?) med denne type styr. Modellen er i skala 1:87, er meget fint udført med ætset styr og bagagebærer og bemalet i de rette farver - sort og sølv. Egentlig burde den have været leveret med ungdommelig kører uden styrthjelm, for det var jo også moden dengang. En fin detalje til henstilling ved bodegaen, værkstedet eller etageejendommen på anlægget.

**Artitec art. nr. 387.267 Brummers Puch (knallert).
Pris ca. kr. 120,-.**



PUCH MS 50 fra 1956 - wikipedia



Knallertens størrelse i forhold til en kuglepennespids.

Branden i Struer 1981

Tekst Flemming Søeborg; foto Ole Linå Jørgensen

Det var en trist begivenhed, da den store rundremise i Struer den 15. november 1981 brød i brand. Årsagen til branden er så vidt vides endnu uopklaret, men branden gik hårdt ud over det opstillede materiel. Heldigvis kom ingen mennesker til skade ved den voldsomme brand, der til gengæld totalskadede en del materiel. Blandt de kedelige tab ved branden var det sidstbyggede E-lokomotiv, nr. 999, mens en anden, uerstattelig maskine, der blev svært medtaget, var Cs 246 fra 1876. Ved branden blev også postvognen D1 5502 fra 1877 (museums-genstand), en Ardelt-traktor (nr. 129), fire skinnebiler, en trolje og Køf 260 samt diverse udstyr helt eller svært beskadiget.

E 999 blev efterfølgende ophugget; brugbare reservedele blev dog bevaret. Cs-maskinen blev istandsat i det ydre og har bl.a. været udstillet på Jernbanemuseet i Odense 2007-09. Siden blev maskinen transporteret til Randers.

Af postvognen var blot undervogn og WC-kumme tilbage efter branden. Kun Køf 260 blev genopbygget, mens resten af materiellet blev ophugget. Bygningen selv var totalt udbrændt, og den flotte rundremise blev derefter revet ned.

Billedet af de udbrændte maskiner har, trods den triste hændelse, noget magisk over sig - nærmest som var maskinerne blevet forgyldte. Det er desværre kun rust, men billedet vidner om en ganske alvorlig brand. Et memento til vor tid om at passe på det, vi har tilbage.

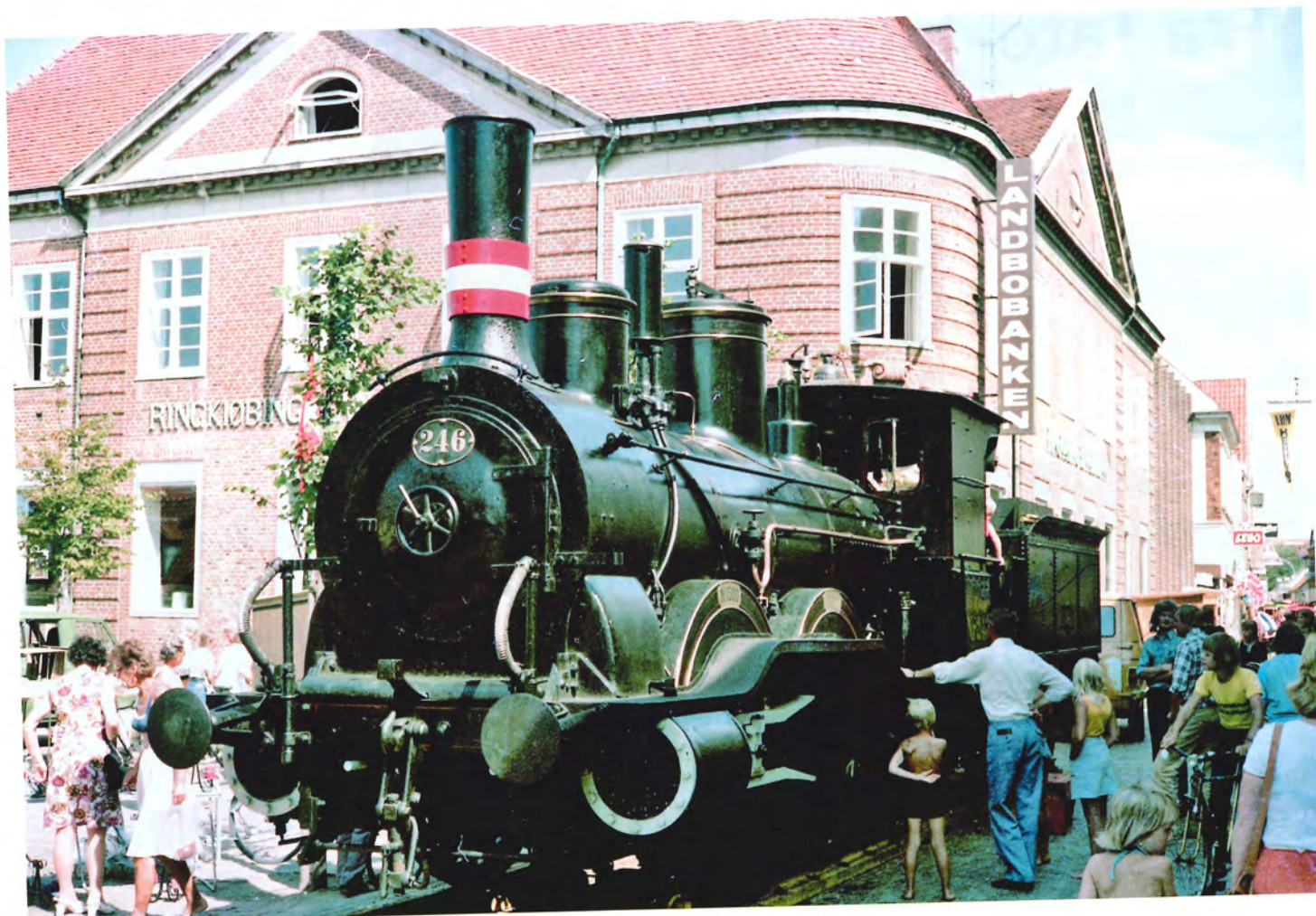


*Cs 246 udstillet i Randers den 15. mjs 1999.
Foto Flemming Søeborg.*



E 999 fotograferet den 1. september 1968. Foto K.E. Jørgensen





Cs 246 opstillet på Ringkøbing Torv den 8. august 1975. Foto Ole Linå Jørgensen.



Det triste syn af remisen og materiellet efter branden i Struer den 7. november 1981. Foto Ole Linå Jørgensen.

Fra Tato-Jack til Divas Damesalon

Det samlede indhold af æsken -
postkasserøde mure....



Tekst og fotos Flemming Søeborg

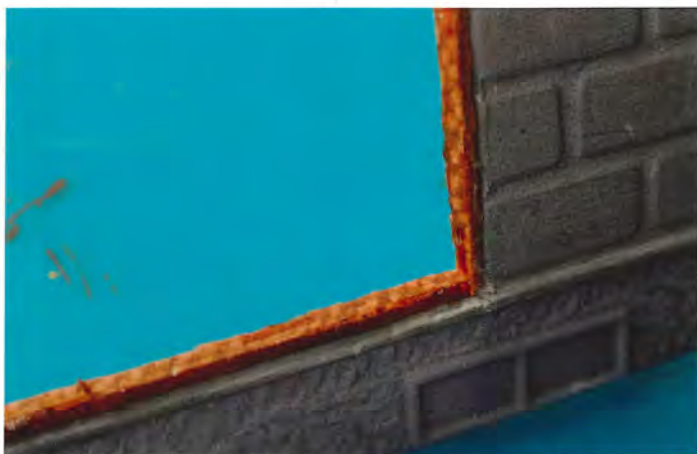
Faller har genudsendt et ældre Pola-byggesæt, nemlig en hjørneejendom med butikslokale. Oprindeligt udsendte Pola bygningen for 30-35 år siden i gule, patinerede mursten; i lokalet på hjørnet var der en dunkel knejpe og ellers lejligheder i op til tre etager ovenpå. Nogle af dørene og vinduerne kunne åbnes. Bygningen var holdt i skala 1:87 og derfor ret høj og fin til danske anlæg, måske med lidt overdrevne detaljer (ret store mursten). Men kvaliteten overbeviste mig, for murstene havde hakker, skrammer og var ujævne, præcis sådan som håndstrøgne sten skal være - uregelmæssige og individuelle.

Som et af de få by-huse på markedet kunne det gå an som typisk københavnerejendom. Senere er der kommet mange, udmærkede byhuse i skala 1:87 på markedet fra kibri, Auhagen, Faller og Vollmer, men mange af dem er for kulørte, har upassende dekorationer og stuk og ligner ikke ret godt danske storbyhuse. Jeg havde brug for relativt anonyme storbyhuse i hvidlige, grå og lysbeige farver eller blank rødstensmur, altså sådan som danske byhuse så ud inden nyere moderniseringer med grelle farver og moderne altaner hægtet på facaden.

Den nye udgave er i postkasserøde mursten. I butikken er de indrettet tatovør-geschäft, passende til en mindre, pæn sidegade, men straks, jeg så modellen, fik jeg den tanke, at den kunne modificeres ret nemt: I stedet for den dystre mur af grå kvadersten med huleagtige åbninger kunne jeg vel skære ud til store butiksrunder og dermed få lavet en mondæn strøgbutik, så - til opgaven!



Udskæring til butiksrunder.



Inden glarmesteren kommer, skal der laves vindueskarme af ægte teaktræsfinér. Kvaderstene er forinden blevet slebet let med fint sandpapir for at give overfladen en mere 'rå' struktur.



Lag på lag bygges facaderne op.

Lidt forberedelse

Det første var at trimme delene for flash - støbeværktøjet er naturligvis blevet slidt gennem årene, så der var lidt flash og støbebrater, der skulle fjernes. Det næste var at 'vaske' delene - især mure og tag - grundigt med acetone (udendørs!); så forsvandt det blanke præg, og delene blev herefter ru og bedre egnet til at modtage ny farve/patinering. Det skete med fortyndet, grå emaljefarve, der hurtigt fyldte fugerne ved kapillærvirkningen. Det meste farve på stenene blev suget op med køkkenrulle.

Derefter skar jeg ud til de nye vinduer. Det blev til ét stort langs sidegaden, to på hovedstrøget. Vinduesrammer fremstillede jeg af tynde strimler teaktræs-finér (0,5 x 2 mm). De mørkegrå stenmure blev let slebet med fint sandpapir for at fremhæve stenstrukturen. De vandrette bånd blev malet i en okkerpræget farve, men de burde have nok været lysegrå/lysbeige. Maleren og ejeren må have misforstået hinanden. Muligvis får maleren besked på at male det hele om - for egen regning (så kan han lære det, det skarn!). I tagetagens kviste blev der limet forskellige papirsudklip, så rummene så beboede ud - det var meget ofte klubværelser, der blev indrettet helt deroppe - trange forhold, fælles bad og køkken, mønttelefon på gangen, men til gengæld billigt.

Herefter var det bare at samle bygningen inkl. de utallige vinduer; i stueetagen skulle der være *dame-salon i københavnsk stil*, så i vinduerne blev nogle fornemme Preiser-figurer opstillet med diverse andre dekorationer - en stol, en vase etc. - ikke for meget men tilpas til, at butikken virkede eksklusiv. Vinduesruderne, som er 100 % glasklare, er i øvrigt skåret ud af en helt ny CD-æske. Ved lejlighed skal der installeres LED-lys, og på fortovet skal der anbringes forbipasserende.

Butiksskiltet blev skabt på pc og trykt på halvblankt fotopapir, og således blev den skumle butik "Tato-Jack" til den fornemme "DIVAS" med haute couture, selskabskjoler og "casual clothing". Nu mangler der blot et par gadeskilte (af emalje), nogle forbipasserende, en brandhane, gamle, runde skilte for fodgængerovergang ("For Gaaende", som der stod på dem) og antydning af butiksindretning bag indgangsdørene - og så selvfølgelig resten af bygningerne samt sporvognene på den trekantede plads. "*Keine Hexerei, nur Behendigkeit*" som vi siger på moderne dansk!

Faller art. nr. 130138 By-hus i fire etager. Epoke I-VI, skala H0.
Pris ca. kr. 400,-.



Bygningen kan også laves som én-, to - eller tre-etages byhus.



DIVAS - kort og godt i tidens stil. Førhen hed etablisementet 'Divas Damesalon', men nye tider, nye luner. Irma-bilen var et typisk indslag i gadebilledet i 1960'erne.



Bude henvises til bagtrappen - sådan var det dengang - og det gjaldt også leveringer pr. varevogn. Ind i baggården med varerne.



Divas' er mest kendt for rober, haute couture og selskabstøj - her viser nogle voksmannequiner eksempler på aftenskrud.



Datidens mode - chikt, smart, moderne og kulørt - vi er i 1960'erne.



Der er også noget for de yngre kvinder, der skal til fest.



Nogle af de fornemme Preiser-figurer, der skulle benyttes til butiksrunderne.



Bygningen skal på et tidspunkt stå på 'Trianglen' i selskab med 'BIEN', sporvognsventesalen - derfor passer Bjørnbak-bilen fra Østerbro godt til gadebilledet.



Lidt lokalkolorit skader ikke....

Rocos og Fleischmanns nye produktnumre

NYHEDER

Rocos og Fleischmanns produkter får fremover nye numre. Årsagen er naturligvis, at de hidtidige nummerrækker er ved at blive brugt op, samt at der ikke længere er nogen logik i numrene. Det skal det nye system rette op på. Gamle produktnumre forbliver dog, som de er.

Grundlæggende består det nye system af syv-cifrede numre. De to første pladser ("Præfikset") angiver hvilken produktform, der er tale om (f.eks. "40" for Tilbe-

hør, "66" for Standard-godsvogne, "71" for Damplokomotiver etc..

Tredje plads betegner sporvidde og udførelse, f.eks. står "0" for H0-DC, "2" for H0-AC, "7" for N-DCC/Sound.

Cifrene på de sidste fire positioner er entydige og stigende. Et artikelnummer defineres altså ud fra kombinationen af præfiks, sporvidde/udførelse og forklarende cifre.

Ellokomotivet BR 151 070-0 havde i det gamle system f.eks. artikelnummer 79369; i det nye får det nummer 7520008, hvilket kan aflæses som "El-lokomotiv, H0, AC, udgave 0008."

Det kan lyde indviklet, og det bedste er at henvise til firmaets hjemmeside, hvor det forklares enkelt med diverse skemaer og eksempler.

Kig på www.roco.cc/de/news/818-0-0-0-0-0-0-003-0/index.html.

Biler i byggesæt



Delene til den lille Renault.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Efter at herpa gennem nogle år har haft biler i byggesæt, er det nu Busch's tur. Den første model er et byggesæt af den lille Renault 4 CV, den engang så udbredte "franske Folkevogn" - den blev kaldt således, fordi den var tegnet af folkevognens fadder, dr. Ferdinand Porsche, mens han sad i fransk fangenskab efter Anden Verdenskrig. Renault 4 CV blev også kaldt "Mariehønen", fordi den var så lille og nuttet - og der var

bestemt heller ikke meget plads i bilen, der alligevel havde hele fire døre.

Byggesættet er med ekstremt tynde dele. Karosseriet består af to dele, der klipses sammen, hvorefter resten - glas, indretning, undervogn, hjul og kromdele - monteres. Karosseriet bør ubetinget bemaales med air-brush, således at de fine strukturer bibeholdes. Et godt byggesæt til en fair pris.



Karosseriet til Renault'en.

Busch art. nr. 386599 Renault 4 CV i byggesæt. Pris ca. kr. 60,-.

SNCB G 02 fra Piko

ger
ach-Güterwagen

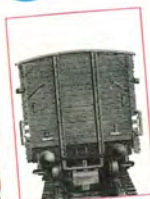
Modell dieses überall in Europa bekannten und be-
nen Typs kann in 13 verschiedenen Beschriftungen ge-
farben der verschiedensten Bahnverwaltungen ge-
werden; L&P 106 mm.



Nr. 5/123-01 DR, rotbraun
Nr. 5/123-012 DR, rot, Feuerlösch-
gerätwagen
Nr. 5/123-018 DR, rotbraun,
Wasserstoffwagen
Nr. 5/123-02 DB, rotbraun
Nr. 5/123-022 DR, grün,
Bahndienstwagen
Nr. 5/123-04 B, grün
Nr. 5/123-06 DSB, weiß
Nr. 5/123-07 SNCF, grauschwarz
Nr. 5/123-11 JZ, oxydrot
Nr. 5/123-12 CFL, grauschwarz
Nr. 5/123-15 PKP, oxydrot
Nr. 5/123-154 PKP mit Adler, grau
Nr. 5/123-202 MAV, grün, Bahn-
dienstwagen



SNCB JZ-JM



625 m.



MAV



Grøn SNCB- samt hvid DSB IE-vogn fra PIKO (DDR) Katalog III291 - 4706670 - ud-
sendt efter 1967.

Af Flemming Søeborg

Piko har netop udsendt en ny udga-
ve af G 02-typen, denne gang som
belgisk Europ-mærket godsvogn.
Modellen adskiller sig ikke væsentligt fra
tidligere versioner, men modellen har dog
stjernehjul, hvilket er lidt påfaldende, når
der er tale om en vogn fra Europ-poolen.

Selve modellen er der ikke så meget at
skrive om, for grundtypen fra Piko har
været på markedet siden 1960'erne -
men naturligvis forbedret på en række
punkter siden da: Vore dages model har
kortkoblingskulisser, den har eksakt
afbalancerede hjul, som nævnt endda
stjernehjul, og påtrykket er fint.

Når vognen får en større omtale, skyldes
det, at modellen - de mange år til trods -
stadigvæk er blandt de bedste gengivelser
af denne tyske standardvogn, som fandtes
i hundredtusinder af eksemplarer i sin tid.
Allerede i 1960'erne skilte Pikos godsvog-
ne sig ud fra mængden af vesteuropæiske
modeller, for Piko tog modeludviklingen
serriøst og bestræbte sig på at lave så nøj-
agtige modeller som muligt. Her ses et
par illustrationer fra datidens Piko-ka-
taloger - firmaet var langt foran de vest-
europæiske kolleger allerede dengang.

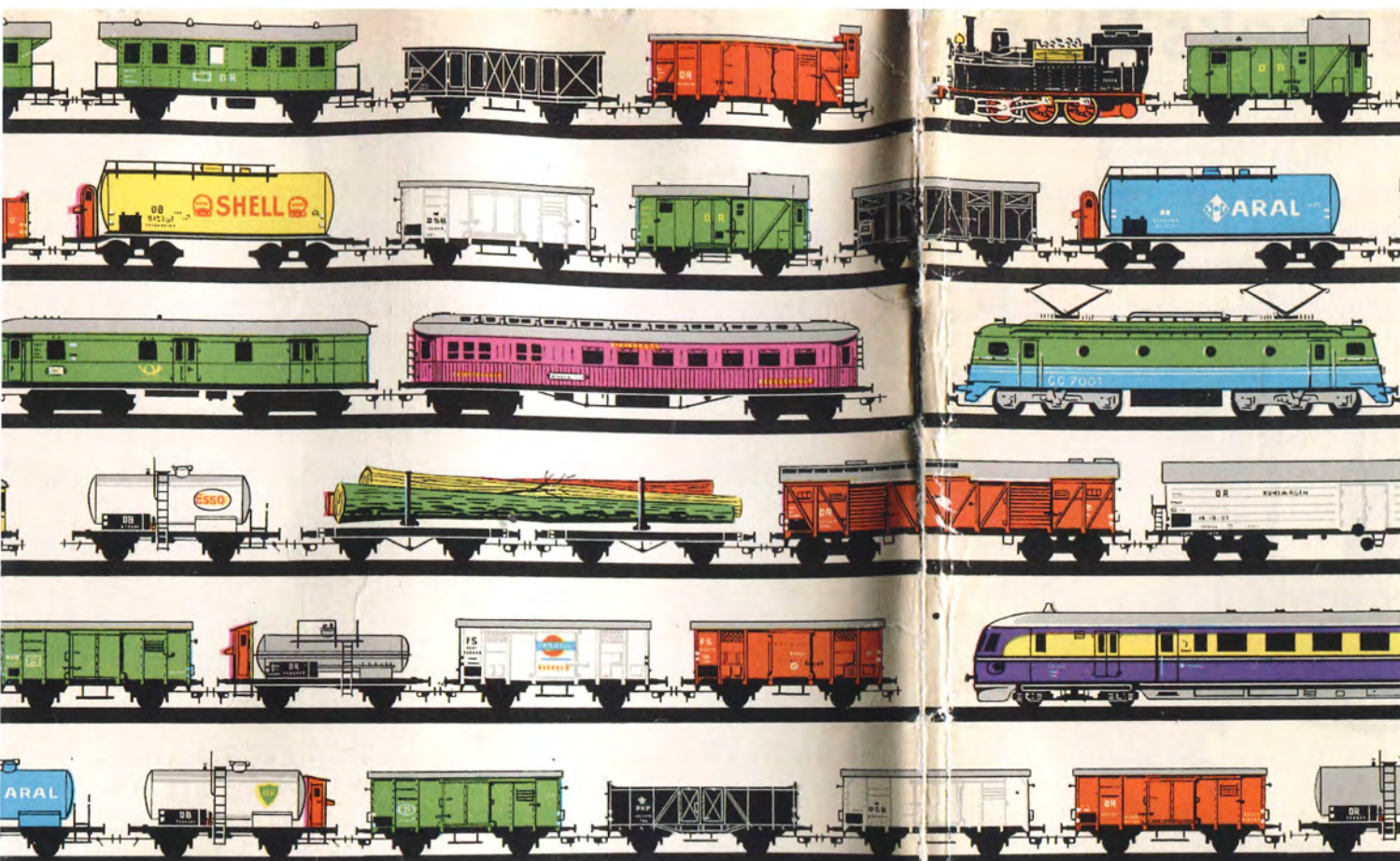


Præcis og tydelig påskrift.



Stjernehjul, dog lidt massivt udført.

Piko art. nr. 95356 SNCB G 02-godsvogn. Epoke III, H0-model. Pris ca. kr 210,-



DSB IE-vognsillustration på PIKO (DDR) med mange farvestrålende G 02-vogne . Katalog Ag 90 96 64.

SNCB-godsvogner fra Piko - en helstøbt klassiker.



Reeks 80 fra SNCB



Den grønne, belgiske udgave af V 60 fra Piko.

Tekst og fotos Flemming søeborg

Da Deutsche Bundesbahn havde anskaffet op mod 1.000 eksemplarer af den vellykkede rangermansikine V 60, blev der bygget et mindre antal (59) til de belgiske statsbaner, SNCB (eller NBMS på flamsk) i 1960. Disse maskiner, som var næsten identiske med de tyske, fik i Belgien typebetegnelsen Rh 80 og adskilte sig kun på mindre punkter fra de tyske, bl.a. havde de belgiske oprindeligt blot to lanterner for og bag.

SNCB-maskinerne var mørkegrønne med markante, gule partier på fronten og hækparket. På siden stod forkortelsen "A.B.R." - jeg husker, at jeg (og givetvis mange andre) ikke anede, hvad A.B.R. stod for - sikkert noget decideret belgisk, troede vi. Dengang i 1960'erne var det vanskeligt at støve sådanne informationer op, og fabrikkernes kataloger var ikke særligt informative. Først i vor tid med internettets informationsmuligheder er jeg blevet klar over, hvad A.B.R. stod for: *Ateliers Belges Réunis*. Så blev man så meget klogere!

Piko har nu udsendt den belgiske variant af dette klassiske lokomotiv. Piko har fjernet top-lanternen på førerhuset, hvilket er korrekt. Overdelen er flot, halvmat

mørkegrøn farve, for og bag er der markante, gule felter (til advarsel for rangerpersonalet), og påtrykkene - herunder A.B.R. med sølvskrift - er supergod. Kobbelstængerne er noget af det fineste, jeg har set i model.

Maskinen, som jeg har afprøvet, ruller stille og roligt af sted (analog udgave). Med 22-bens dekoder kan rangeringen og kørslen justeres mere, og på grund af vægten (og muligvis en kondensator) kører maskinen selv i snegletempo ubesværet over alle sporkombinationer. Lamperne under fodpladen kan tændes og slukkes, men øjensynligt kun i den helt digitale udgave. Her tilbydes tillige omfattende lys- og lydfunktioner samt fjernstyret kobling, men det må man undvære i den analoge udgave.

Slutteligt: Jeg er godt klar over, at det er de færreste, der kører belgisk modeljernbane her i landet, men modellen kunne bruges som privat rangermaskine for et større firma, f.eks. *Andels-Bevægelsens Rangørselskab* (A.B.R.) og således bruges til at rangere med FAF-, DLG-, KFK- og JAK-materiel.

Piko art. nr. 52857 SNCB Rh 80, epoke III. H0-model. Pris ca. kr. 1.600,-.



Bagenden på maskinen - ikke til at overse.



Der er ikke ret mange påtryk på modellen - de fleste ses her.

Moderne kitsch

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Denne kombinerede lygtepæl og vejrhane blev opstillet i Hjallese ved siden af et moderne bus-venteskur i sommerens løb. Selve pælen er lavet af kunstneren Henrik Plenge Jakobsen. Nederst på pælen står pæle-producentens navn "Uldalls Jernstøberi", der producerer kopier af klassiske støbejernslygtepæle. På toppen af pælen er der monteret det underste af en vejrhane - de fire bogstaver N-Ø-S-V for de fire verdenshjørner på to tværgående stænger med, hvad der ligner indstøbt pigtråd, dernæst følger selve lygteglasset, der er orangerødt, og øverst en stor, roterende blå- og guldfarvet vejrhane.

Der er nok nogle, der finder lygtepælen fantastisk og inspirerende, mens andre finder den yderst mærkværdig - måske især placeret op ad det moderne venteskur med en lige så moderne gadelygte som nærmeste nabo. Jeg ved ikke, hvad jeg skal mene om den, andet end at den er et stykke moderne, kitsch-præ-

get stykke byinventar, som nok snarere hører hjemme i en cirkus eller på Dyrehavsbakken - men det skulle være muligt at bygge en model til ens eget anlæg, og med en underjordisk motor og en aksel op gennem lygtepælen kan man nok også få hanen til at rotere.



Nærbillede af lygte og vejrhane.



Ny 'seværdighed' i Hjallese.

"Koblingerne"



To af de medvirkende lokomotiver afventer deres optræden.

Af Flemming Søeborg

Danmarks Jernbanemuseum har udviklet et nyt "univers", beregnet til mindre børn. Navnet er "Koblingerne", og de medvirkende er blandt andet seks lokomotiver, der til formålet er 'klædt ud' - med øjne, en kasket, en sløjfe eller andet, der passer til hver enkelt 'medvirkende'. Lokomotiverne har selvfølgelig også navne, og

på billedet ses de to 'søskende', Morten og Yrsa - MY1135 og 1101 i daglig tale. Skuespillet blev åbnet i weekenden 10.-11. september for første gang.

De forskellige lokomotiver skulle igennem diverse øvelser og handlinger, der foregik udendørs. Her var der også forskellige andre aktiviteter, ligesom flere arealer inde i selve remisen var forbeholdt arrangementet (f.eks. tatovering,

ansigtsmaling, skattejagt, leg med hobby-perler og andet). Der var pænt fremmøde, men da arrangementet jo er komplet nyt, skal det først lige blive bredere kendt, førend man fuldt ud kan bedømme dets kvaliteter. Med tiden skal der udvikles film, bøger, flere skuespil med *Koblingerne* som hovedpersoner. Ud over Morten og Yrsa medvirkede Karen (K 563), ODIN, Molly (Mo 1846) og Køf.

DR ABm fra Roco



En stor og rummelig vogn til f.eks. Østersø-Ekspres.

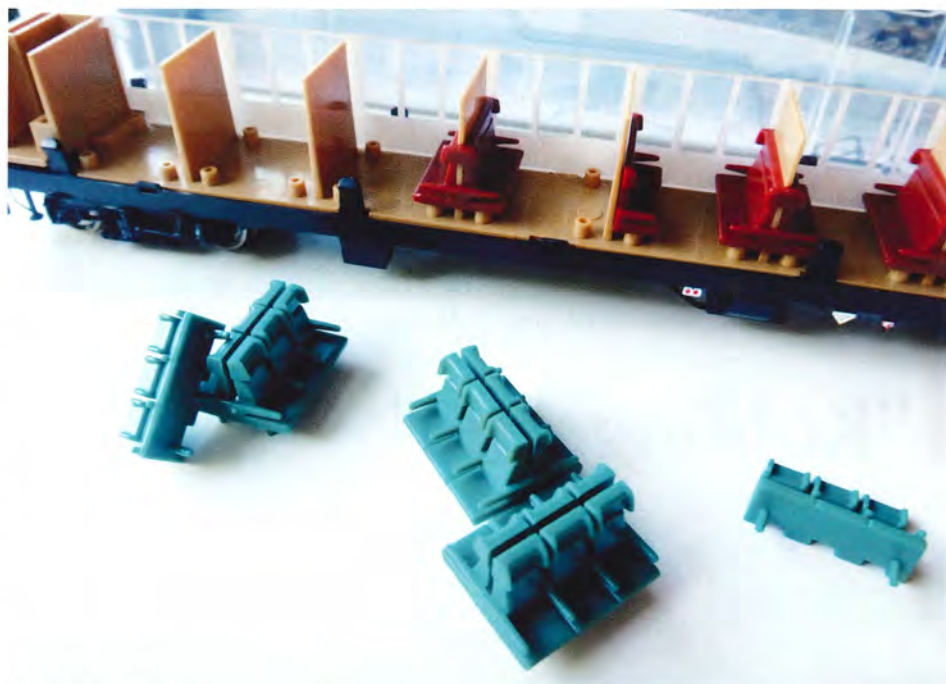
Tekst og fotos Flemming Søeborg

Roco har udsendt en helt ny udgave af DR-vognene af ABm-typen ("Langer Halberstadt"). Disse vogne er kendetegnet ved at være særdeles lange, 26,4 m, og desuden har de et mere "normalt" tag end de gammelkendte vogne med "gotisk" spidsbuetag. Den udsendte vogn har litra ABm og er i den velkendte grønne/beige farvesætning. Revisionsdatoen er 14.10.88.

Modellen har perfekt skillelinie mellem de to vognkassefarver og orange 1. klasses stribe under taget, der er beige-brunt. Påtrykkene er denne gang også i den samme, fine kvalitet, som Roco har været kendt for - heldigvis. De store vinduer giver fint indblik i vognen, hvor de to klasser har forskellige sædetyper - fine, magelige, grønne enkeltsæder med armlæn og nakkestøtter på 1. klasse, røde sofaer med plasticbetræk på 2. klasse. Alle kupéer er lige store, for så slap DR for at bygge forskellige vognkasser.

Desværre har Roco sjusket lidt med samlingen af vognen, for indretningen er forkert i forhold til opdelingen i 1. og 2. klasse. Det går ikke bare at vende vognkassen, for den kan kun sidde på én måde, og i øvrigt skal toiletvinduerne også passe til toiletterne. Det er heldigvis nemt at ændre på fejlen. De enkelte sæder er blot klipset ned over skillevæggene, så på få mimutter er sagen bragt i orden på den elegante vogn.

Roco art. nr. 74801 DR ABm-siddesvogn, epoke IV-V. H0-model.
Pris ca. kr. 550,-.



Flytning af sæder.



2. klasses sæder er sofaer med rødt plasticbetræk.



Godkendt til WG-færgeoverfarten.



Litrering og nogle af de tekniske påskrifter.

Cykeltransportvogn

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Denne nye cykeltransportvogn fra REE ligner godt nok ikke en dansk type, men den er alligevel interessant, da den er uhyre fin og spinkel og dog alligevel stabil (ætsat metal). Den lille vogn med de to ophængte cykler kommer i et sæt med tre fast sammenkoblede perronvogne i alt, de sidste to uden last eller stativ til ophængning. Der er heller ingen perrontraktor med. Dele er fuldstændigt bemalede og vil være et fint blikfang på en perron. Epokemæssigt kan den vel bruges fra epoke III-VI?

Ree Modeles art. nr. XB20002 Perronvogne med cykler. Pris ca. kr. 100,-.



En af de to vogne til post, kufferter eller andet gods.



Perronvognen med ophængte cykler - en flot model.

Peugeot 403 som taxi



Peugeot 403 - eller 'Pe-gøjt' på sy'fynsk - en let anonym franskmand, her som taxi.

Peugeot 403 virkede ret anonym, men var alligevel "typisk fransk", uden at jeg rigtigt kan sige hvorfor. SAI har nu udsendt en model, blandt andet som taxi, og som sådan kunne den også have kørt i danske byer.

Der er flotte detaljer, hvor varmærket Peugeot-løven fremstår som tryk på emblemet på kølergrillen; bagpå står firmanavnet, og på taget troner det hvide "Taxi"-skilt. Bilen passer glimrende til holdepladsen ved en mindre land- eller købstadsstation - i de store byer var det oftest TAXA, der havde plads ved banegårdene.

SAI les classiques art. nr. 6249 Peugeot 403 Taxi. Pris ca. kr. 195,-.

Nyt gods

Fra det righoldige udbud af nyheder fra Artitec er valgt forskellige godslaster. Den ene er en last med bryggeremballage af ældre dato (trækasser, fustager, sækkevogn) - alle dele er patineret, og trækasserne med navnet "Brand Bier" ser meget slidte ud. Lasten passer til Artitecs DAF-lastvogn og andre typer med samme lad-mål (24 x 64 mm).

Den anden pakke med læse-gods består af to mindre stabler af trækasser, tønder, kister m.m. og passer til pick-up-biler (VW T 1 og andre), men kan lige så godt henstilles på læssevejen, på pakhusrampen eller i en fabriks-gård. Også disse dele er fint bemalede og patineret, som man forventer sig det hos Artitec.

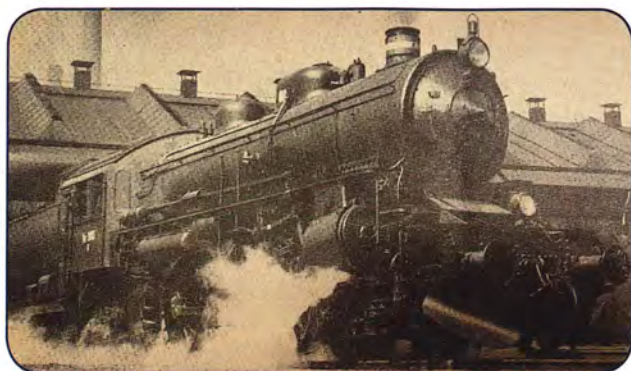
Artitec art. nr. 28.118 To stabler gods. Pris ca. kr. 80,-; art. nr. 487.801.44 Last til DAF-lastvogn, epoke III-V. Pris ca. kr. 75,-.



To mindre stabler med diverse kasser, kister og andet til små lastvogne.

Ølkasser, fustager og andet til ølbilen.





Märklin overraskelsesmodel 2022



Dagspris

Märklin 39491 Trix 25491

DSB Litra E Ekspresdamplokomotiv, mfx lyddekoder indbygget, kommer både i AC og DC udgave. Helt ny konstruktion. Billede viser ikke den aktuelle model.



kr. 2559,-

Märklin 39331

DSBs nyeste elektrolok Litra EB, lev. 2022 Q3



kr. 2889,-

Märklin 39543

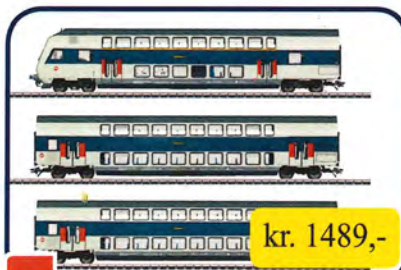
DSB Robel arbejdskøretøj fra Aarsleff Rail A/S, lev. 2022



kr. 2649,-

Märklin 26617

DSB Togsæt med Köf og 2 stk. Kbs fladvogne med sidestøtter, belæsset med hjul



kr. 1489,-

Märklin 43599

DSB Nærtrafik vognsæt, passer til 39331 lev. 2022 Q3



kr. 938,-

Märklin 48842

DSB vognsæt Kls belæsset med Leopard kampvogne 1A5, Epoke 5, lev. okt. 2021



kr. 278,-

Märklin 46933

Kbs Privatvogn fra Aarsleff Rail, belæsset med container. Lev. 2022



kr. 958,-

Märklin 47111

Vognsæt AAE Cargo AG Containerbærevogn belæsset med DSV veksellad, lev. dec. 2021



kr. 1269,-

Märklin 82290 - Spor Z

Containertragwagen-Set Carlsberg und Tuborg



kr. 1119,-

Trix 24509

Containertragwagen-Set Carlsberg und Tuborg

www.togcenter.dk

Togcenter
Blåmunkevej 1 - 3
2400 København NV
Tlf: 39 65 13 61
Mail: togcenter@togcenter.dk

Åbningstider:
Man - ons, tors, fredag 12:00 - 17:30
Lørdag 10:00 - 14:00

Alle priser er i DKK incl. moms
Der tages forbehold for trykfejl, prisændringer, lager og leveringstider. Priser i den historiske annonce er ikke gældende. *Prismatch, se på vores hjemmeside for betingelser.